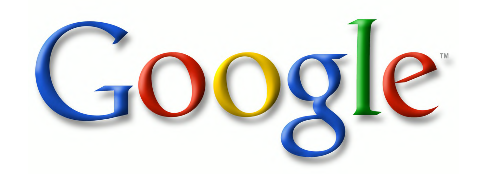
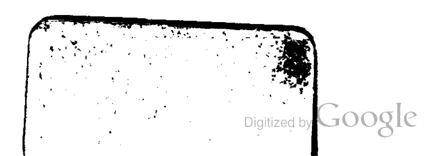




Hauptmann
Bölckes
Feldberichte

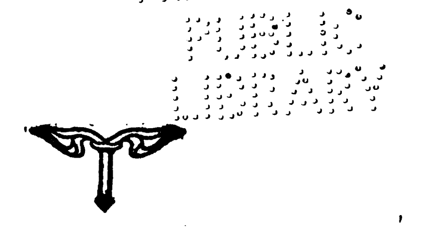


Flieger-Hauptmann Bölcke
Die letzte Photographie, genommen zwei Wochen vor seinem Tot

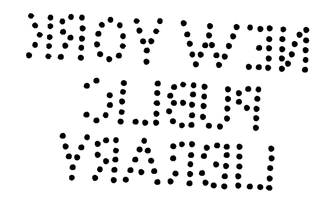
Hauptmann Bölckes Feldberichte

Mit einer Einleitung von der Hand des Vaters
und zwanzig Bildern

Vorwort
von Joseph E. Ridder



1917
Deutschland Library Company
1919 Broadway, New York



PRINTED IN THE U. S. A.

SCHLUETER PTG. CO. NEW YORK

INHALT

ABBILDUNGEN

Abbildungen

VORWORT

VORWORT

Ein anspruchloses Buch, und doch eines jener Bücher, das den Leser von Anfang bis Schluss fesselt. Als der Verfasser damit begann, seine Eindrücke und seine täglichen Erlebnisse niederzuschreiben, geschah es hauptsächlich, um mit seinen Angehörigen in regem Verkehr zu bleiben, um die Lieben zu Haus, die stündlich um sein Leben bangten, zu beruhigen und ihnen zugleich ein anschauliches Bild seiner Tätigkeit zu geben. Ohne jede Spur von Prahlerei, schlicht und natürlich schildert der junge ritterliche Held den Werdegang und die Erfahrungen eines Fliegers im Weltkrieg. Das Werk

könnte fast, obwohl dem Verfasser jede derartige Absicht ferngelegen, und er es vor allen Dingen vermieden hat, in den Ton des Lehrmeisters zu verfallen, als Leitfaden für angehende Flieger dienen, zumal die Leistungen dieses Meisters der Luft geradezu vorbildlich Jedem erscheinen müssen, der sich für das Flugwesen interessiert. Denn wahrlich Erstaunliches haben sie vollbracht in all den Kriegsmonaten, die Flieger sowohl wie ihre Flugzeuge, auf denen sie sich unermüdlich in den Lüften tummeln. Mit vollem Recht hat man sie die "Augen der Heeresleitung" genannt, diese tollkühnen Draufgänger, die über Nerven von Stahl verfügen und keine Gefahr zu kennen scheinen. Admiral Schleys

denkwürdige Worte nach der Seeschlacht von San Jago: "Es bleibt für uns alle Ehre genug," passt so recht auf die Mitglieder der Fliegerkorps sämmtlicher Kriegführenden. Denn trotz aller Erbitterung, mit der gekämpft wird, haben sich die Bezwinger der Luft ritterliche Denkart bewahrt, die den Gegner achtet und ihm ihre Anerkennung nicht versagt. Von seinen eigenen Landsleuten mit Ehren sonder Zahl überhäuft, ist Hauptmann Bölckes tragisches Ende nach kurzer, einem prächtigen Meteor gleichenden, Karriere auch von dem Feind, der Tapferkeit zu schätzen weiss, aufrichtig betrauert worden. Ungeheuer, wie die Schrecken sind, die der Weltkrieg im Gefolge hat, furchtbar wie die Ver-

wüstungen, die er angerichtet, auf die Flugtechnik hat er geradezu belebend und befruchtend gewirkt. Wohl waren schon vor dem Krieg achtunggebietende Flieger-Leistungen erzielt worden. Denn seit dem Tage, an dem der Welt verkündet werden konnte, dass es den Brudern Wright gelungen sei, das Flugproblem zu lösen und damit für die gesammte Menschheit die Herrschaft der Luft zu erringen, hatte die Technik nicht geruht, bis der Traum von gestern sich verwirklicht hatte. Und der furchtbare Krieg, der den Menschen dazu anspornte, immer neue technische vollkommene Mordinstrumente zu erfinden, hatte auch sehr bald den neuen Flugapparat in den Dienst der Vernichtung gestellt. Wäh-

rend zu Anfang des Krieges die paar hundert Flugmaschinen, die damals den Heeresleitungen der verschiedenen Nationen zur Verfügung standen, fast ausschliesslich Aufklärungsdienste verrichteten, hatte man sie schon nach wenigen Wochen mit Maschinengewehren und mit Einrichtungen zum Abwerfen von Bomben und sonstigen Explosionskörpern versehen. Doch Hand in Hand damit ging die Vervollkommnung der Flugapparate selber, so dass heutzutage mit vollem Recht behauptet werden kann, dass eine Luftreise selbst auf grosse Entfernungen weniger gefährlich ist, als eine Automobilfahrt in dicht bevölkerten Distrikten. Auf eins jedoch muss bei dieser Gelegenheit besonders aufmerksam

gemacht werden. Während nicht bestritten werden kann, dass das moderne Flugzeug eine rein amerikanische Erfindung ist—die Brüder Wright verfehlten allerdings nicht darauf hinzuweisen, dass sei bei ihren Experimenten dem bei einem Flugversuch verunglückten deutschen Erfinder Lilienthal viel zu verdanken haben—sind uns die Europäer bei der Weiterentwicklung des Flugwesens weit voraus geeilt. So beschämend das Eingeständnis ist, muss doch gesagt werden, dass Amerika, soweit die Flugtechnik in Betracht kommt, noch in den Kinderschuhen steckt. Sämmtliche europäische Nationen haben uns darin in des Wortes wahrster Bedeutung überflügelt. Als wir im Sommer des Jahres

1916 gezwungen waren, einen Teil unserer regulären Armee nach Mexiko zu senden, standen dem Expeditions-Korps alles zusammen gerechnet ein halbes Dutzen Flugmaschinen älterer Konstruktion zur Verfügung, die teilweise obendrein versagten, so dass General Pershing, anstatt sich auf die Meldungen der militärischen Beobachter verlassen zu können, stets um die Sicherheit seiner Flieger besorgt sein mußte, sobald sie genötigt waren, einen Flug in das Innere des feindlichen Landes zu unternehmen. Doch auch hier hat, wenn nicht alle Anzeichen trügen, der Krieg das seinige getan, um uns aus dem Schlummer zu rütteln. Abgesehen davon, dass in den verschiedenen militärischen Fliegerstationen

äusserst rege Tätigkeit herrscht, und dass tausende junger Leute zu tüchtigen Fliegern, die an Mut und Unternehmungsgeist Niemandem zurückstehen, ausgebildet werden, wird auch dem Bau der Flugzeuge größere Sorgfalt gewidmet, wobei uns die in Europa gemachten Erfahrungen trefflich zu statten kommen. Wie es anfänglich die Automobil-Fabriken und die von dieser Industrie hergestellten immer leistungfähiger werdenden Motoren waren, die das moderne Flugzeug möglich machten, haben sich in letzter Zeit infolge des durch den Krieg hervorgerufenen ungeheuren Bedarfs die Flugzeug-Fabriken vollständig emanzipiert, und die von ihnen hergestellten Motoren setzen den Flieger in den Stand,

stes neue Rekorde an Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Ausdauer aufzustellen. Und wenn, solange dieser unglückselige Krieg dauert, auch alle Anstrengungen darauf gerichtet sind, Bauart und Mechanismus der Flugzeuge zu verbessern, nur um sie als Werkzeuge für den Kampf zu benutzen, und den Gegner schachnatt zu setzen, so ist nicht daran zu zweifeln, dass sie einst, wenn das Schlachtengebrüll verstummt ist, noch weit größere Triumphe feiern und dazu betragen werden, die Völker, die sich gegenwärtig noch bekämpfen, zu friedlichem Wettstreit einander näher zu bringen.

JOSEPH E. RIDDER.

EINLEITUNG

I

EINLEITUNG

von Prof. Hermann Bölcke-Dessau

Oswald Bölcke wurde geboren am 19. Mai 1891 zu Giebichenstein, einer Vorstadt von Halle a. d. Saale, wo sein Vater damals Oberlehrer an der städtischen Oberrealschule war. Drei seiner Geschwister, Luise, Wilhelm und Heinrich, waren vor ihm in Buenos Ayres (Argentinien) geboren. Dort hatte sein Vater als sein erstes Amt sechs Jahre lang bis Ende 1890 das Rektorat der Deutschen evangelischen Schule verwaltet. Nach Oswald, dem ersten der seinen Eltern in Deutschland geschenkten Kinder, wurden seine jüngeren Brüder Martin in Halle und Max

in Dessau geboren. Am 17. Juli, dem Hochzeitstage seiner Eltern, empfing er bei einem Ferienaufenthalte im Hause der Großmutter zu Freyburg a. d. Unstrut aus den Händen seines Oheims, des Pfarrers Edmund Hartung, die heilige Taufe in demselben Gotteshause, in dem seine Mutter getauft, konfirmiert und von demselben Geistlichen getraut worden war. Schon nach Jahresfrist verlegte die Familie ihren Wohnsitz nach Halle selbst, wo der frische Knabe in der freien Umgebung des Viktoriaplatzes sich zuerst mit seinen drei älteren Geschwistern in munterem Jugendspiel tummelte.

Mit viereinhalb Jahren kam er im Herbst 1895 nach Dessau, wo sein Vater eine Oberlehrerstelle an der mit einem Lehrerinnenseminar verbundenen Herzoglichen Antoinettenschule er-

halten hatte. Noch anderthalb Jahre konnte er in der schönen freien Umgebung am Nordrande der Stadt in Ungebundenheit seine kindlichen Spiele treiben. Dann ging's zur Schule, und zwar verdankt er seine Bildung dem Herzoglichen Friedrichsgymnasium zu Dessau, wo er zu Ostern 1911 das Zeugnis der Reife erhielt. Von einem argen Keuchhusten, der ihn im dritten Lebensjahre heimsuchte, war ihm eine starke Neigung zu asthmatischen Beschwerden zurückgeblieben, die ihm durch häufige Versäumnisse manche Hemmung im Schulleben bereitete, eine Neigung, mit der er bei Erkältungen bis in die letzten Wochen seines Lebens zu kämpfen hatte. Von seinen Jugendjahren bis in seine Leutnantszeit suchte er diese Schwäche durch Übungen im Dauer-

lauf zu überwinden, so daß er im Jahre 1913 in Frankfurt sogar den zweiten Preis im Armeewettlauf gewann. Im übrigen war er eine durchaus gesunde Natur, die sich durch planmäßig betriebene Leibesübungen beständig zu stählen suchte. Ein Beispiel seiner Gewandtheit und des mutigen Selbstvertrauens, mit denen er solche Übungen bewältigte, zeigt die Art, wie er als kleiner Knabe auf den Händen seines Vaters in der Mulde ruhend, in wenigen Augenblicken die Schwimmbewegungen begriff und dann zum Erstaunen der Zuschauer frei wie ein Fisch im Wasser davonschwamm. Mit ähnlicher Schnelligkeit entwickelte er sich unter der Leitung seines Vaters zu einem gewandten, unerschrockenen Bergsteiger, als er als 17 jähriger zum ersten Male mit in die Alpen ziehen

durfte. Im Tuxer Gebiete wurden von Lanersbach aus schöne Bergfahrten unternommen, die desto reizvoller für ihn waren, je schwieriger der Fels. Erst wo die Gefahr einsetzte, jauchzte seine junge Seele auf. Unvergeßlich ist seiner Mutter, die von der tiefer liegenden Krieralpe aus zusah, wie er nach der Besteigung des Felskegels des Höllensteins bei Hinter-Tux beim Abstieg über den sehr steilen, mit lockerem Plattengeschiebe bedeckten Hang mit Riesenschritten jubelnd hinabstürzte und den vorsichtig nachschreitenden Vater und Bruder Martin "im Kopfstand" auf dem ersten kleinen Rasenbande lachend erwartete.

Sein Schuldirektor, Professor Dr. Wichmann, sagt in der zu seiner Ehrung gehaltenen Trauerrede: "Seine Neigung ging nicht auf Büchergelehrsam-

keit; es drängte ihn viel zu sehr, sich zu betätigen. Er war eine kraftvolle Natur, die auch körperliche Kraft zu betätigen unbedingt nötig hatte. Rudern, Schwimmen und das damit verbundene Springen (worin er schon als Schüler Preise gewann), Ballspiele aller Art, volkstümliches und Geräteturnen bezeichnet er in dem vor der Reifeprüfung verfaßten Lebenslauf als seine liebsten Beschäftigungen. Er hätte auch das Schlittschuhlaufen und das Tanzen, worin er sich besonders gewandt zeigte, hinzufügen können. Seine Lieblingsfächer waren Geschichte, Mathematik und Physik. Treitschkes Werke und die militärgeschichtlichen Veröffentlichungen des Generalstabes nennt er als die Bücher, die er am liebsten gelesen habe. So zog ihn der Offiziersberuf schon früh an; schon

ehe sein ältester Bruder daran gedacht, habe er, so schreibt er, danach gestrebt, Offizier zu werden. Um diesen Wunsch erfüllen zu können, setzte er sich eines Tages als Quartaner ganz aus eigenem Entschlusse hin und schrieb an Seine Majestät den Kaiser, er möchte gern Offizier werden und bitte um die Aufnahme in eine Kadettenanstalt. Erst durch die Genehmigung dieses Gesuches erfuhren die Eltern davon, die zwar seiner Absicht nichts in den Weg legten, es aber doch für richtig hielten, ihn nicht dem Familienleben zu entziehen und ihn das Gymnasium bis zur Reifeprüfung besuchen zu lassen."—Nach dieser ließen seine Eltern den allezeit herzensguten Sohn voll Vertrauen auf seine Charakterstärke aus der Heimat ziehen und als Fahnenjunker im Ko-

blenzer Telegraphenbataillon Nr. 3 seine militärische Laufbahn beginnen. Dank seiner körperlichen Fähigkeit und seiner Begeisterung war ihm der Dienst des Königs in der schönen Rhein- und Mosellandschaft eine Lust, wo er durch Freundschaft und herzlichen Familienverkehr verschönte, sonnige Jugendjahre verleben durfte. Nach Erledigung der Kriegsschule zu Metz kehrte er im Sommer 1912 nach Koblenz zurück, wo er im Herbst zum Leutnant befördert wurde.

In diesem Sommer hatte er mit seinem Bruder Martin das in weiten Kreisen bekanntgewordene Erlebnis an der Heiterwand in den Lechtaler Alpen, wo sich die Brüder bei einer schwierigen Gratwanderung infolge schweren Unwetters im Nebel verstiegen und nach 24 Stunden des Aushar-

rens an unzugänglicher Bergwand durch die Aufopferung des Imster Ingenieurs Roman Walch und einiger Bergführer befreit wurden, ohne Schaden erlitten zu haben. Die liebevolle Rücksicht auf den Vater, der an jenem Tage—26. Juli—für die Sektion Anhalt den Vorsitz bei den Einweihungsfeierlichkeiten der am Nordabhang der Heiterwand gelegenen Anhalter Hütte zu führen hatte, war ausgesprochenermaßen der Beweggrund, dass er den Abstieg vom Grate zur Hütte auf der nur an wenigen Stellen zu durchsteigenden Nordwand suchte, statt auf der gangbareren Südseite, auf der er so weit abgeführt worden wäre, daß er den in Sorge schwebenden Vater bis zur Nacht vor dem Einweihungstage nicht mehr hätte erreichen können. Wenn er diese Sorge von seinen Eltern

auch nicht fernhalten konnte, so erreichte er sie mit dem Bruder doch wenigstens kurz nach der Feier, trotz Nahrungsmangel und Strapazen beide frisch und strahlend im zerrissenen Gewand, jubelnd und mit Böllerschüssen empfangen von der Schar der Festgäste.

Mit großer Befriedigung berichtet er in seinen Briefen von seinem Dienst als Fernsprecher und später als Funker, besonders von seinen Übungen im Taunus, im Odenwald und in der Eifel mit ihren abwechselungsreichen Landschaftsbildern, die sein für Naturschönheit empfänglisches Herz erfreuten. Der Funkerdienst führte ihn 1913 mit einer vom Koblenzer Bataillon abgetrennten Kompagnie nach Darmstadt, wo er auf dem Truppenübungsplatz zum ersten Male mit den

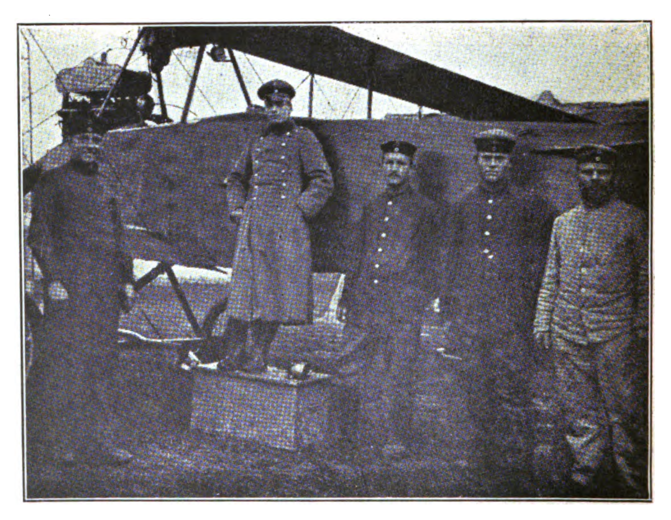


Die Trümmer des Gegners



Nach dem ersten Siege





Mit den Monteuren

Fliegertruppen, die dort eine Schule haben, in nähere Berührung kam. Still reifte in ihm der Plan, selbst zu den Fliegern überzutreten, aber erst im Juni 1914 erreichte er die Erfüllung seines Wunsches durch Abkommandierung zur Halberstädter Fliegerschule. In etwa sechs Wochen war seine Ausbildung vollendet, am Tage vor der Mobilmachung legte er seine Schlußprüfung ab, und am 1. August selbst besuchte er auf dem Wege nach seinem Bestimmungsorte Darmstadt auf eine flüchtige Stunde seine Eltern in Dessau. Als er sich durch das Menschengewühl des Bahnhofs mit seinen Eltern in die stillen Bahnhofsanlagen geflüchtet hatte, legte er ihnen, den Nichtsahnenden, mit der Bitte um Verzeihung das Geständnis ab, daß er in Halberstadt nicht Funkerdienst, wie

sie glaubten, getan, sondern dort seine Ausbildung als Fliegeroffizier erhalten habe. Er habe ihnen dies verschwiegen, um sie während ihres Aufenthaltes im Alpenbade Hinter-Tux nicht zu beunruhigen und ihre Erholung nicht zu beeinträchtigen. So liebevoller Rücksichtnahme wurde in jener feierlichen Stunde von Herzen Verzeihung gewährt, wenn auch das Gefahrvolle des Berufes, dem schon der ältere Sohn Wilhelm als Beobachter angehörte, zunächst ihre Herzen erschreckte. Vor den gewaltigen Ereignissen jener Tage trat jedoch die persönliche Sorge zurück; so ließen sie ihn im Vertrauen auf Gott, dessen Hand ja auch das Reich der Lüfte regiert, mit ihrem Segen ziehen.

Noch hatte der nach kriegerischer Betätigung ungestüm Drängende sich

vier Wochen lang bei den Flieger-Ersatzabteilungen in Darmstadt und in Trier in Geduld zu fassen, bis er endlich am 1. September von Trier aus in Feindesland fliegen durfte. Sein Bestimmungsort war Sedan. Auf dem Wege dorthin machte er bei Montmedy eine Landung, um seinen Bruder Wilhelm zu besuchen, der in der dortigen Gegend als Beobachter bei einer Fliegerabteilung stand, wurde zum vorläufigen Bleiben aufgefordert und hatte die große Freude, alsbald dauernd mit dem Bruder vereinigt zu werden, da der Abteilungsführer ihn für die eigene Truppe anforderte. So hatte denn das Brüderpaar das große Glück, monatelang bis April 1915 im Gebiet der Argonnen und in der Champagne in innigster Kampfgemeinschaft zu stehen, wenn irgend angängig, im sel-

ben Flugzeug, Wilhelm als Beobachter, Oswald als Führer, jeder im Bewußtsein, daß er sich auf den anderen wie auf sich selbst verlassen könne. Da sind sie durch tausendfach geteilte Not und Gefahr ein Herz und eine Seele geworden.

ERSTER ABSCHNITT

VON KRIEGSBEGINN BIS ZUM ERSTEN SIEGE

ERSTER ABSCHNITT

VON KRIEGSBEGINN BIS ZUM ERSTEN SIEGE

Halberstadt, 1. August 1914

Wo ich von hier aus hinkomme, ist noch nicht zu sagen. Meine alte Mobilmachungsbestimmung brachte mich als Stationsführer in die vorderste Linie zu einer Aufklärungseskadron. Doch ist diese aufgehoben und ich weiß noch nichts über meinen Verbleib. Ich denke heute oder morgen telegraphischen Bescheid zu bekommen.

Darmstadt, 3. August 1914

Bin glücklich hier gelandet nach einem kleinen Umweg über Köln. Ich freue mich sehr, daß ich heute und morgen mit B. und meinen anderen

alten Kameraden verbringen kann. Dann gehen die weg; nur ich Armer darf hier beim Ersatz bleiben. Ich denke, in 14 Tagen vielleicht kommen auch wir an die Reihe.

Trier, 29. August 1914

Hier gut angekommen. Mit 30 PS-Opel über Koblenz selber gefahren. Wunderschöne Autotour! — In Darmstadt habe ich noch mein drittes Examen gemacht.

F., 3. September 1914

Ich bin gestern abend mit einem Unteroffizier um sechs Uhr gestartet und um sieben Uhr hier glatt gelandet. Es war ein sehr hübscher Flug.

Ch., 4. September 1914

Ich bin jetzt zwei Tage hier bei der Abteilung. Da ich keinen Beobachter mithatte, hat Wilhelm mich mit Be-

schlag belegt. Mit Wilhelm fliege ich natürlich am liebsten, da er am meisten Ahnung und praktische Erfahrung hat. Da er die Gegend jetzt schon gut kennt, braucht er überhaupt keine Karte mehr zum Orientieren. Über den feindlichen Stellungen sind wir etwa anderthalb Stunden in zweitausendachthundert Höhe gekreuzt, bis er alles erluchst hatte. Dann ging's wieder heidi zurück. Er hatte die ganze feindliche Artilleriestellung erkundet. Auf Grund seiner Meldung saßen gleich die ersten Salven auf die feindliche Artillerie tadellos.

Als ich am nächsten Nachmittag auf den Flugplatz kam, waren schon zwei Flugzeuge weg; Wilhelm auch. Für mich war ein schriftlicher Befehl da, den Feind dort und dort festzustellen. Bei meinem Flugzeug stand der Un-

teroffizier, der mit mir von Trier gekommen war und sagte, er solle mitfliegen. Mir kam das zwar sonderbar vor, da ich eigentlich mit Wilhelm fliegen sollte. Ich setzte mich denn also hinein und flog, da ich die Gegend vom ersten Male schon kannte, mit dem Unteroffizier los. Wir hatten eine ziemliche Strecke abzufliegen und waren zweieinhalb Stunden unterwegs. Ich flog über den bestimmten Straßen am und durch den Argonnenwald und zeichnete mit Rotstift auf der Karte ein, wo ich etwas sah. Über T. in zweitausendfünfhundert Meter waren wir über einem heftigen Granatfeuer. Es war mir etwas unheimlich. Rechts unter uns sahen wir kleine Wölkchen aufsteigen, dann ein paar rechts und links. Das waren die Sprengwolken von den Artilleriegeschossen. Jetzt lache ich da-

rüber. Die Dinger treffen nämlich nie, wenn man wie wir etwa zweitausendfünfhundert Meter hoch fliegt. — Um 7 Uhr 10 landete ich hier glatt auf unserem Platz. Und was war der Dank, daß ich zweiundeinehalbe Stunde über dem Feinde herumgegondelt bin? Dresche habe ich bekommen. Ich hatte noch nicht einmal meinen Motor ganz abgestellt, da kam Wilhelm angetost und fing mich an zu boxen: "Wo bist du gewesen? Was hast Du gemacht? Du bist wohl ganz verrückt? Du darfst nie ohne meine Erlaubnis fliegen! Nie, wenn ich nicht dabei bin!" Und so weiter und so weiter. Erst, nachdem ich ihm das hoch und heilig versprochen, beruhigte er sich wieder. —

Am Mittwoch abend hatten wir eine große Freude: es kamen zwei von un-

seren Vermißten wieder. Sie hatten auf feindlichem Gebiet niedergehen müssen, weil ihnen der Motor stehengeblieben war. Kaum waren sie unten, da kamen von allen Seiten die Pisangs auf sie los. Nur durch eilige Flucht konnten sie sich in einen nahen Wald retten, hinter sich das Gebrüll der Männer und das Kreischen der Frauenzimmer. In dem Wäldchen, das umstellt wurde, haben sie dann bis zur Nacht versteckt gesessen, und im Schutze der Dunkelheit, wenn auch hinterher geschossen wurde, sind sie in den Argonnenwald entkommen und dort fünf Tage lang zwischen den französischen Truppen umhergeirrt. Da sie nur Wurzeln und Brombeeren zu beißen hatten und nur nachts wandern konnten, wollten sie sich schon gefangennehmen lassen. Da, am sie-

benten Tage früh, hörten sie "süße" Laute: "Scher' dich ran, du krummes Aas!" Das war eine deutsche Dragonerpatrouille. Die hat sie dann mitgebracht.

M., 10. September 1914

Gestern bin ich mit zur Fußartillerie gegangen und habe von dort aus das Schlachtfeld gesehen. Das heißt, man sah eigentlich nichts oder wenig. Truppen waren nicht zu erblicken, nur hier und dort einzelne Reiter oder Leute. Das einzige, was man sah, waren die Sprengpunkte der Artilleriegeschosse und auf allen Seiten brennende Dörfer; dafür hörte man desto mehr: das dumpfe Bullern der Fußartillerie, das hellere Knallen der Feldartillerie und das Knattern der Gewehre. Auf dem Wege zu einem Stab kamen wir an der Reserve vorbei. Das war ein

vollständiges Manöverbild. Einige kochten sich etwas, einige spazierten herum, die meisten lagen auf dem Bauch und pennten ganz unbekümmert trotz der nahen Schlacht.

Um ½6 Uhr abends waren wir in der Luft. Was ich gerade von unten gesehen hatte, sah ich mir nun von oben an. Immer noch wurde sehr heftig gekämpft; so weit man sehen konnte, brennende Dörfer. Gegen ½8 Uhr waren wir wieder unten.

B., 16. September 1914

Gestern haben drei von uns versucht, Erkundungen zu machen, doch sind alle umgekehrt, da sie infolge Wolken nicht sehen konnten. Heute früh war ich an der Reihe, doch regnet es heute wieder. Wir sitzen jetzt schon in geheiztem Zimmer. Neben mir knackt

lustig das Kaminfeuer. Mein Rücken ist bald braun. Von Zeit zu Zeit muß man immer die Front ändern, dann wird die andere Seite gebraten. Nachher kommen die Funker herüber, und wir wollen Schafskopf spielen. C'est la guerre!

B., 12. OKTOBER 1914

Heute abend habe ich das Eiserne Kreuz bekommen.

B. 25. OKTOBER 1914

Wochenlang war das Wetter so neblig, daß wir schon glaubten, wir könnten uns vorläufig als pensioniert betrachten. Erst vor drei Tagen wurde es leidlich. Das haben wir dann ordentlich ausgenutzt. Früh um neun sind wir ins Flugzeug gestiegen und bis abends um 5 Uhr 30 haben wir "gearbeitet". Fünfmal bin ich an diesem Tage aufgestiegen. Erst hat Wil-

helm aufgeklärt und nachmittags dann unsere Artillerie eingerenkt. Wir hatten verabredet, daß wir über der feindlichen Artillerie fliegen und unsere Artillerie dann schießen sollte. Wilhelm als Beobachter stellt nun fest, ob die Schüsse richtig liegen und gibt dann durch verschiedenfarbige Leuchtkugeln nach Verabredung den Artilleristen an, ob ihre Schüsse zu kurz, zu weit, rechts oder links liegen. Das wird so lange gemacht, bis unsere Geschütze richtig eingeschossen sind. Am 22. konnte eine feindliche Batterie in Klump und Boden geschossen werden. Am nächsten Tag haben wir in 3½ Stunden drei feindliche Batterien eingeschossen. Dieses Fliegen strengt sowohl Führer wie Beobachter sehr an, da man immer genau aufpassen muß.

Gestern abend war Wilhelm auf dem

Generalkommando und kam mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse zurück. Er hat sechstausendfünfhundert Kilometer überm Feind, ich dreitausendvierhundert.

27. Oktober 1914

Wilhelm hat jetzt neun feindliche Batterien südlich M. und südöstlich Reims herausgefunden, davon eine schwere unmittelbar am Dom!!!

5. November 1914

Da das Wetter jetzt meistens im Laufe des Vormittags schlecht wird, fliegen wir meist gleich nach Sonnenaufgang, etwa um ½8 Uhr. Heute hatte es sich an einigen Stellen wieder geregt. Die mußten wieder etwas auf die Mütze bekommen. Kurz nach ½8 Uhr waren wir oben. Es klappte ausgezeichnet, so daß wir schon nach einer

Stunde fertig waren. Dann haben wir wieder bei unserer Artillerie Besuche gemacht. Wir fliegen jetzt nämlich für vier Batterien, die nur noch schießen, wenn wir sie einrichten. Wenn sie ein Ziel haben, wird es bei nächster Gelegenheit gleich eingedeckt. So sind wir heute noch zweimal, also im ganzen dreimal, geflogen und haben vier feindliche Batterien unschädlich gemacht. Wir betreiben das Gewerbe jetzt im großen.

10. November 1914

Wilhelm hat jetzt neuntausendvierhundert, ich sechstausenddreihundert Kilometer überm Feind.

Brief vom 15. November 1914

. . . Daß uns das viele Fliegen auf die Nerven fällt, braucht Mutter nicht zu fürchten. Höchstens umgekehrt.

Wenn wir mehrere Tage wegen Regen usw. nicht fliegen können, werden wir ganz kribbelig. Dann stehen wir immer am Fenster und sehen, ob es nicht bald wieder besser wird. Mit Nerven kann man alles entschuldigen.

B., 30. November 1914

Leider bekam ich den Fokkerapparat, den ich am Donnerstag von R. holen wollte, noch nicht. Zum Artilleriefliegen, das wir ja jetzt fast ausschließlich machen, ist der Fokker wegen seiner großen Geschwindigkeit, Steigfähigkeit und Lenkbarkeit sehr geeignet. Es ist für mich ein neuer Apparat bei der Fabrik bestellt, doch ob und wann ich ihn bekomme, kann man nicht wissen.

P., 9. Dezember 1914

Schlechtes Wetter. Keine großen Aufträge. Jetzt müßten wir im Osten sein, wo etwas los ist. — Gestern bin ich in R. gewesen und habe meinen Fokker geholt, der inzwischen angekommen war: ein kleiner Eindecker, mit vorliegendem, französischen Rotationsmotor, ungefähr halb so groß wie eine Taube. Das ist die letzte moderne Maschine, die ich bisher noch nicht fliegen konnte; jetzt fliege ich sämtliche Typen, die wir in Deutschland haben. Der Fokker war mein großes Weihnachtsgeschenk. — Ich habe jetzt zwei Apparate: den großen Zweidecker für größere Flüge, den kleinen Fokker für Artillerieflüge. Das Ding liegt wunderbar in der Luft und ist sehr leicht zu handhaben. Jetzt stehen meine beiden Kinder friedlich zusammen in

einem Zelt, der kleine etwas eingegraben und mit dem Schwanz unter den Flügeln des großen.

P., 21. Januar 1915

Seit Weihnachten sind wir überm Feind gewesen: am 24. Dezember 1½ Stunden, am 25. Dezember 1 Stunde, am 30. Dezember 1 Stunde, am 6. Januar 1 Stunde, am 12. Januar 4 Stunden, am 18. Januar 2 Stunden. Mehr zu fliegen war wegen andauernden Regens und Sturms nicht möglich. Viel Zweck hat das Fliegen jetzt überhaupt nicht, solange wir nicht vorwärts wollen. Wir liegen uns hier monatelang gegenüber und jeder kennt die feindliche Stellung genau. Seitliche Verschiebungen, Überflügelungen, Einsatz von größeren Reserven usw., wie im Bewegungskrieg, gibt es

jetzt gar nicht zu erkunden. Zweck hätte nur noch Artilleriefliegen, doch da wir ja vorläufig gar nicht vor wollen, schießt unsere Artillerie wenig. Es genügt in dieser Kampfperiode, daß ab und zu ein Flugzeug hinter die Front guckt, um zu sehen, ob alles noch beim alten ist.

P., 27. Januar 1915

Heute früh hat unser Hauptmann K. und mir das E. K. 1.* übergeben.

P., 25. April 1915

Morgen geht es endgültig von hier weg, ich bin zur Fliegerabteilung . . . versetzt, die jetzt erst neu aufgestellt wird. Morgen fahre ich nach Berlin, um mich dort bei der Inspektion der Fliegertruppen zu melden.

(* Eiserne Kreuz 1 Klasse.)

P., 16. Mai 1915

Glücklich wieder in dem alten P. Unsere Fahrt ist verhältnismäßig schnell gegangen.

P., 17. Mai 1915

Kaum hier angekommen, müssen wir heute nachmittag wieder weg. Ich freue mich sehr. Andere Gegend und was los.

D., 22. Mai 1915

Ich hoffte, daß wir hier tüchtig zu tun hätten, doch hat uns bis jetzt das Wetter einen Strich durch die Rechnung gemacht. Wir haben gut Zeit gehabt uns in aller Ruhe einzurichten, unsere Apparate in Ordnung zu bringen, einzufliegen usw.

Die Stadt ist ganz unversehrt und der größte Teil der Bewohner noch hier. Das Städtchen macht etwa den Eindruck wie Zerbst. Ein moderner

Teil mit Villen usw., ein alter mit Patrizierhäusern, Mauerresten, altem Rathaus und ähnlichem. Den Bewohnern geht es sehr gut. Alle Läden sind offen, ebenso die Wirtschaften, Hotels und Cafés. Ich gehe jeden Tag mit zwei Kameraden (Fähnrich Immelman und Leutnant P.) ins Café.

D., 25. Mai 1915

Durch Zufall bin ich Zeuge eines großartigen militärischen Schauspiels geworden. Da ich am Nachmittag nicht zu fliegen hatte, bin ich mit unserem Hauptmann zur Artilleriebeobachtungsstelle gegangen. Gegen vier Uhr waren wir in V., von wo wir zu Fuß noch etwa eine halbe Stunde zu gehen hatten. Wir sahen von ferne, daß stark geschossen wurde. Der Major im Regimentsunterstand sagte uns, daß

jetzt die Artillerie kaum Zeit zum Fliegerschießen haben würde, da die Franzosen sich augenblicklich für einen Angriff vom Tage zuvor rächen wollten und die Artillerie jetzt genug zu tun habe. Wir gingen von dort zur Beobachtungsstelle vor und hatten Glück. Der Batteriechef beschoß gerade die feindliche Batterie, auf die auch unser Flieger das Feuer einrenken sollte. Plötzlich rief der Unteroffizier am Scherenfernrohr, im Grund kämen Verstärkungen vor. Der Artillerieleutnant lief schnell zur Feldartillerie hinüber und zeigte dieser das schöne Ziel. Kurz darauf saßen ein paar Gruppen Schrapnelle drin. Peng! Fort waren die. Plötzlich erschien im vordersten französischen Graben eine rote Leuchtkugel: das hieß, Feuer vor den Schützengräben weiter rückwärts legen.

In etwa einer Breite von 1½ km erhob sich darauf aus den Gräben gleichzeitig auf der ganzen Front etwa eine Brigade, einer neben dem anderen, ganz dicht, wie ich es niemals geahnt hatte. Man konnte die Kerls wegen ihres Mutes nur bewundern. Vorneweg, etwa vier bis fünf Schritt, die Chargen, dann in dichter Linie die Kerls, teilweise Farbige, die an den Pluderhosen zu erkennen sind. Das Ganze ging im Schritt vorwärts. Etwa vierhundert Meter (von siebenhundert) ließ man sie unbeschossen vorgehen, dann kamen die ersten Schrapnelle von uns. Da die Artillerie genau eingeschossen war, saßen gleich die ersten Gruppen, gleich darauf auch die ersten schweren Granaten. Das nun beginnende Feuer war mörderisch, teilweise so laut, daß man sich auf

zwei Schritt nicht verständigen konnte. Immer wieder schlugen die Granaten in die dicken französischen Massen ein und rissen Löcher in ihre Reihen, trotzdem ging der Angriff mit großer Bravour weiter. Die Löcher schlossen sich immer gleich wieder. — Nun griff auch unsere Infanterie in den Kampf ein. Bis zu den Hüften zum Teil standen unsere Leute aus dem Graben und schossen wie die Wilden. Nach drei bis vier Minuten stockte an einzelnen Stellen schon der Angriff, d. h. einzelne Gruppen und Züge kamen vor, andere blieben zurück. Nach etwa einer Viertelstunde kamen die Franzosen auf unserem linken Flügel, den ich sehen konnte, an unseren Graben, schossen und stachen von oben und sprangen schließlich hinein. Nun sah man ganz deutlich das Handgemenge,

hin und her wippende Köpfe, geschwungene Kolben (anscheinend wurde fast nur gedroschen), blitzende Bajonette, allgemeine Bewegung. Auf dem rechten Flügel schien der Angriff langsamer vorzugehen, fast schon stockend, in der Mitte sah man nur ab und zu vorspringende Gruppen, in die die Artillerie mächtig hineinfunkte. Hier sah man auch schon Gestalten, die ganz verstört herumliefen, sich aber vor unserer Artillerie nicht retten konnten. Das ganze Angriffsgelände war schon übersät mit dunklen Punkten. — Nach etwa einviertelstündigem Kampf traten die ersten Franzosen ihren Rückzug an. Erst kam einer, dann zwei, drei aus dem Graben geklettert, sahen sich verstört nach allen Seiten um und wetzten dann zurück. Inzwischen kamen immer noch von

hinten neue Wellen an. Wie aber erst einmal einige ausgerissen waren, kamen bald zehn bis zwanzig, dann mehr, schließlich der ganze Rest herausgeklettert und zogen sich zurück. Auch unsere Leute kletterten jetzt aus ihrem Graben, um ordentlich hinterher schießen zu können. Immer wieder versuchten die französischen Offiziere, ihre Leute möglichst geschlossen zurückzubringen, zusammenzuhalten und den Kampf wieder aufzunehmen.

Vergeblich, es bröckelten immer mehr ab, die ihr Heil in der Flucht suchten. Dabei ist noch mancher liegengeblieben, ich glaube, mehr wie beim Vorgehen. — In der Mitte hatten sich die Franzosen bis auf etwa fünfzig Meter herangearbeitet und kamen nun nicht weiter vor. Als auf dem linken Flügel der Rückzug einsetzte, ver-

loren auch hier einige den Mut und liefen wie aufgescheuchte Hühner zurück. Sie wurden aber beinahe alle gefaßt. Ich sah sechs Kerls fortlaufen. Bauz! eine schwere Granate dicht daneben. Alles ist verschwunden, der Qualm verzieht sich, man sieht bloß noch vier, bauz, die zweite Granate hinein, nur einer blieb noch übrig und der wurde wahrscheinlich durch die Infanterie abgeknallt.— Den völligen Beweis des abgeschlagenen Angriffs brachte folgendes: Plötzlich erhoben sich drüben vier Kerle, schwenkten mit den Armen und liefen auf unseren Graben zu. Zwei davon trugen einen Schwerverwundeten. Plötzlich ließen sie ihre Last fallen und liefen mit erhöhter Schnelligkeit weiter. Wahrscheinlich hatten die Kameraden von hinten auf sie geschossen. Kaum

waren diese vier in unserem Graben, da erhoben sich etwa fünfzig weitere Franzosen, schwenkten ihre Käppis und liefen zu uns herüber. Das nahmen nun die anderen Franzosen doch übel, auch mußten sie fürchten, daß das Überlaufen allgemein werden würde. Bums, saßen auch schon vier gutsitzende schwere Granaten zwischen den Überläufern. Der Rückzug wurde jetzt allgemein. Um 1/4 7 Uhr war der Hauptkampf zu Ende. Nachher sah man nur noch Vereinzelte zurücklaufen oder zurückkriechen. —

Daß ich Gelegenheit gehabt habe, das alles mit zu erleben, hat mich sehr gefreut. Von oben sieht man ja so etwas gar nicht.





Zwei Siege



AUF URLAUB: IN MAZEDONIEN



AUF URLAUB: IN SOFIA

ZWEITER ABSCHNITT
DER KAMPFFLIEGER

ZWEITER ABSCHNITT

DER KAMPFFLIEGER

D., 24. Juni 1915

Gestern nachmittag hat unser Armeeführer, der Kronprinz von Bayern, unseren Flugplatz besichtigt. Hier ist so ziemlich alles versammelt, was unsere Flugzeugtechnik jetzt herausgebracht hat: Zwei Fliegerabteilungen und ein Kampfflugzeuggeschwader. Die beiden Fliegerabteilungen sind normale mit gewöhnlichen Doppeldekkern, nur haben wir jetzt eine Neuerung auf den Flugzeugen, die Funkerei, mit deren Hilfe das Artillerieschießen gemacht wird. — Das Kampfflugzeuggeschwader ist hierher gekommen, da im Westen augenblicklich am meisten los ist. Dabei gibt es die witzigsten Kisten, z. B. ein Groß-

kampfflugzeug mit zwei Motoren, drei Insassen und Bombenabwurfvorrichtung, ein ganz kolossaler Kahn. Außerdem sind hier noch andere Kampfflugzeuge mit Maschinengewehren. Die sind etwas größer als die gewöhnlichen. Dann sind noch kleine Fokkereindecker auch mit Maschinengewehr ausgerüstet, also alles, was man haben will. Das Geschwader ist erst einmal losgeflogen, aber seitdem sind die Franzosen nicht wieder hier gewesen, es ist ihnen scheinbar doch etwas in die Knochen gefahren.

30. Juni 1915

Seit dem 22. fast täglich Regen. Mir wird die Faulenzerei bald zu viel.

Seit dem 14. Juni habe ich auch ein Kampfflugzeug, das ist ein Doppeldekker mit 150 PS.-Motor. Der Führer sitzt vorn, der Beobachter hinten und

bedient das Maschinengewehr, das nach der Seite und nach hinten schiessen kann. — Da die Franzosen unsere Luftaufklärung durch Kampfflugzeuge zu hindern suchen, haben wir jetzt die Aufklärung unserer Abteilung zu dekken. Wenn die anderen Artillerieflüge usw. machten, steige ich auch mit auf und fliege in der Nähe herum, beobachte mit und schütze sie gegen feindliche Angriffe. Will also ein Franzose ihnen zu Leibe, dann nehme ich ihn wie ein Habicht an, während der andere von uns ruhig weiter fliegt und beobachtet. Ich verjage inzwischen den Franzosen, indem ich auf ihn zufliege und ihn tüchtig mit dem Maschinengewehr beschieße. Die Kerls reißen dann immer so schnell aus, daß es eine wahre Pracht ist. Ich habe auf diese Weise schon über ein Dutzend verjagt.

6. Juli 1915

Einen Kampf bis zum Siege durchzuführen, das gelang mir am Sonntag früh zum erstenmal. Ich hatte den Auftrag, Leutnant P., der Artillerieschießen hatte, gegen feindliche Flugzeuge zu schützen. Gerade war ich auf dem Weg nach vorn, da sahen wir einen französischen Eindecker höher als wir auf uns zukommen. Da man als der Tiefere im Nachteil ist, bogen wir aus; er sah uns nicht, sondern flog tiefer ins Land herein. Wir freuten uns sehr, denn die Franzosen kommen in letzter Zeit sehr selten und ungern hinter unsere Front. Über unserem Gebiet kann sich der Gegner aber dem Angriff nicht durch Gleitflug entziehen. — Sowie er an uns vorbei war, nahmen wir die Verfolgung auf. Jedoch flog er sehr schnell, und wir

brauchten etwa eine halbe Stunde, bis wir ihn bei V. einholten. Wie es scheint, hat er uns erst ziemlich spät gesehen. Dicht bei V. begannen wir ihn anzunehmen, indem ich ihm immer den Weg abzuschneiden versuchte. Zum Glück waren wir schneller als er, so daß er auch durch Kurven und Wendungen sich uns nicht entziehen konnte. Sobald wir nahe genug heran waren, begann mein Beobachter ihn mit dem Maschinengewehr zu beschießen. Er wehrte sich, so gut er konnte, doch waren wir immer der Angreifer, er immer in der Defensive, wir höher und schneller, er tiefer und langsamer, so daß er uns gar nicht entschlüpfen konnte. Durch allerlei Manöver versuchte er die Entfernung zwischen uns zu vergrößern, was ihm aber nicht gelang, ich saß ihm immer im Nacken.

Es war eine herrliche Sache. Ich blieb immer dicht auf, so daß mein Beobachter aus nächster Nähe ruhig zielen konnte. Deutlich konnte man alles an dem Gegner erkennen, jeden Draht beinahe. Die Durchschnittsentfernung war etwa hundert Meter, zeitweise kam ich aber bis auf dreißig und vierzig Meter heran, denn nur auf die nächsten Entfernungen hat man bei den großen Geschwindigkeiten beider Flugzeuge Aussicht auf Erfolg. Der ganze Kampf dauerte etwa zwanzig bis fünfundzwanzig Minuten. Durch scharfe Wendungen des Gegners, Ladehemmungen oder Neuladen des Maschinengewehrs traten immer kleine Feuerpausen ein, die ich zum Einholen oder Näherkommen benutzte. Unsere Überlegenheit zeigte sich immer stärker, zuletzt hatte ich gar nicht mehr den Eindruck, daß

der Gegner sich wehrte, sondern daß er beinahe ein Entkommen aufgegeben hatte. Kurz vor dem Absturz machte der feindliche Beobachter eine so typische Bewegung mit der Hand, als ob er sagen wollte: Laßt uns doch nur gehen, wir sind ja besiegt und ergeben uns. Doch wer kann in solchem Falle einem Gegner in der Luft trauen! Er ging darauf zum Gleitflug über, ich sofort hinterher. Mein Beobachter gab nochmals auf den Gegner dreißig bis vierzig Schuß ab, da verschwand plötzlich das Flugzeug. Um nicht aus seiner Nähe zu kommen, ging ich in steilem Gleitflug hinterher, doch plötzlich rief mein Beobachter laut: "Er fällt, er fällt!" und schlug mich vor Freude auf die Schulter. Ich traute dem Frieden zuerst nicht, da man mit einem solchen Eindecker ganz steile, einem

Sturz ähnliche Gleitflüge machen kann, und sah mich also noch ganz erstaunt in der Luft um, konnte aber nichts mehr sehen. Ich ging im Gleitflug herunter, und dabei erzählte mir W., daß der Apparat plötzlich übergekippt und senkrecht in den Wald unter uns gefallen sei. Wir gingen auf hundert Meter herunter und suchten von oben etwa zehn Minuten den Wald nach der abgestürzten Maschine ab, doch war nichts zu erkennen. Da entschlossen wir uns, neben dem Walde auf einer Wiese zu landen und nach dem Flugzeug zu suchen. Von allen Seiten strömten Soldaten und Zivilisten in den Wald. Sie sagten, daß der Apparat senkrecht aus großer Höhe heruntergestürzt sei, sich zweimal überschlagen habe und im Walde verschwunden sei. Die Nachricht, über die wir große

Freude hatten, bestätigte auch sofort ein Radfahrer, der schon an der Absturzstelle gewesen war und uns sagte, daß die Insassen tot seien. Wir machten uns sofort auf, um hinzugehen. Unterwegs erzählte mir Rittmeister W., der mich in seinem Auto zur Absturzstelle mitgenommen hatte, daß die ganze Gegend an dem Kampfe, wenn auch nur von unten, mitteilgenommen hätte. Alles war sehr erregt gewesen, besonders, da wegen der großen Höhe keiner wußte, wer der Deutsche und wer der Franzose war. — An der Absturzstelle waren schon Offiziere, Ärzte, Soldaten usw. Der Apparat war senkrecht aus einer Höhe von fünfzehnhundert bis achtzehnhundert Metern abgestürzt. Da beide Insassen angeschnallt waren, waren sie nicht herausgefallen. Die Maschine

hatte mit Wucht die Bäume durchschlagen und war vollständig zertrümmert, die Insassen natürlich tot. Die Ärzte, die gleich untersucht hatten, konnten nicht mehr helfen. Der plötzliche Absturz ist durch den Tod oder eine tödliche Verwundung des Führers zu erklären. Der Führer hatte sieben Treffer, der Beobachter drei. Ich glaube sicher, daß beide schon in der Luft tot gewesen sind. Bei ihnen fanden wir verschiedene sehr wichtige Papiere und andere Sachen. Am Nachmittag flogen mein Beobachter W. und ich nach einigen Ehrenrunden über Dorf und Unfallstelle nach D. zurück. Am darauffolgenden Tage sind die beiden Flieger mit militärischen Ehren auf dem Friedhof von M. begraben worden. Gestern waren wir dort. Das Grab ist mit Blumen geschmückt, eben-

so die Unfallstelle, wo ein großer blauweißroter Strauß stak. — Sehr gefreut habe ich mich, daß W., mein Beobachter, das Eiserne Kreuz bekommen hat, er hat sich tadellos geschlagen und geschossen, im ganzen dreihundertachtzig Schuß, davon saßen siebenundzwanzig im feindlichen Flugzeug.

Brief vom 16. Juli 1915

... Vater fragt an, ob er meinen Bericht in der Zeitung veröffentlichen dürfe. Das Reklamemachen in der Zeitung schätze ich nicht allzu hoch, auch glaube ich, daß mein Bericht nach Stil und Umfang gar nicht in eine Zeitung paßt. Die Leutchen wollen doch so etwas viel poetischer und schauerbarer geschildert haben, von angstdurchzitterter, nervenerregender, seelischer Spannung, von

jauchzender Genugtuung, von himmelhohen, alpenähnlichen Wolken oder von zephyrdurchflüstertem Blau des Himmels usw. hören. Doch wenn ihr große Freude an einer Veröffentlichung habt, will ich nicht dagegen sein.

11. August 1915

Am 10. August früh war sehr schlechtes Wetter, so daß der Offizier vom Dienst in die Stadt telephoniert hatte, es habe keinen Zweck herauszukommen. Ich lag also vergnügt noch im Bett. Plötzlich weckt mich mein Bursche, es sei ein Engländer da. Ich also raus und ans Fenster. Der Engländer hatte aber die Richtung zur Front, ich also gar keine Aussicht, ihn zu erwischen, und krauchte schimpfend wieder ins Bett. Kaum liege ich wieder bequem und etwas angewärmt, da

kommt wieder mein Bursche angelaufen, der Engländer käme zurück. Na, wenn der Kerl so frech ist, will ich mich schnell anziehen. Ungewaschen, im Nachthemd, ohne Gamaschen, kaum angezogen, wetze ich mit dem Motorrad auf den Platz und komme gerade zurecht, wie sich die Kerls (nicht bloß einer, sondern vier!) damit belustigen, Bomben auf den Flugplatz zu werfen. Ich also hinein in mein Flugzeug, wie ich war, und hinterher. Da die Engländer aber sehr schnell waren und sofort nach Abwurf ihrer Bomben wieder nach Hause flogen, gelang es mir nicht, auf Schußweite heranzukommen. Sehr traurig kehre ich zurück und traue meinen Augen kaum, denn unterdessen sind schon wieder fünf Flugzeuge bei uns zu Besuch. Also auf den nächsten, einen französischen

Eindecker. Ich bekam ihn sehr schön zu fassen, jochte ihn auch tüchtig, doch wie ich so weit heran war, dass ich dachte, nun müsse er aber bald purzeln, bauz, Ladehemmung! O, war ich wütend! Ich versuchte, sie oben gleich zu beheben, und habe vor Wut das Schloß so bearbeitet, daß die Patrone, die sich geklemmt hatte, ganz entzweiging. Mir blieb nichts weiter übrig, als schnell zu landen, um die Patronen zu wechseln; während ich heruntergging, sah ich unseren anderen Eindecker ankommen und freute mich, daß wenigstens von dem die Engländer noch etwas gerupft würden. Während ich mir unten neue Patronen einladen ließ, sah ich, wie Leutnant Immelmann einen Engländer sehr schön attackierte, der darauf ausriß. Ich ging schnell wieder hoch, um Immelmann gegen die an-

deren zu unterstützen. Diese rissen aber bei meiner zweiten Ankunft wieder aus, und ich hatte nur das Nachsehen. Inzwischen hatte Immelmann seinen Engländer zur Landung gezwungen. Er hatte ihm den linken Ellenbogen zerschossen — Immelmann hat viel Glück entwickelt. Zwei Tage vorher hatte ich ihn auf Fokker geschult, d. h. ich bin mit ihm geflogen und habe ihn mitsteuern lassen. Am Tage vorher war er das erstemal allein geflogen und konnte nur mit Mühe und Not landen. Er war noch nie mit gegen den Feind geflogen und hatte noch nie geschossen, hat es aber trotzdem sehr schön gemacht.

23. August 1915

Am Abend des 19. August habe ich wieder einmal Glück gehabt.

Ich fliege meist abends, um die Fran-

zosen beim Artilleriefliegen zu jagen, und an diesem Abend waren ziemlich viele vorn. Als ersten bekam ich einen englischen Bristol-Doppeldecker zu fassen, der mich zuerst für einen Franzosen zu halten schien und ganz gemütlich auf mich zugeflogen kam, was die Gegner sonst im allgemeinen nicht tun. Als er aber merkte, daß ich schoß, machte er schleunigst kehrt. Ich ging tüchtig hinterher und setzte ihm noch etwas zu. Dabei muß er oder sein Apparat getroffen worden sein, denn plötzlich stellte er ab und verschwand in der Tiefe. Da der Kampf über den Stellungen war, ist es ihm leider gelungen, drüben zu landen. Nach Aussage unserer Artilleristen ist er vorn in der feindlichen Artilleriestellung gelandet. Das ist der zweite, von dem ich positiv sagen kann,

daß er etwas abbekommen hat und zur Landung gezwungen worden ist. Er ging herunter, nicht aus Angst, sondern weil er getroffen war.

Am selben Abend habe ich noch zwei andere angegriffen, und beide sind vor mir im Gleitfluge ausgerissen. Doch kann ich hierbei nicht sagen, ob ich sie wirklich getroffen habe, da die Kämpfe hinter den französischen Linien stattfanden.

29. August 1915

Vorgestern habe ich meinen Fokker zur Abteilung . . . hinübergeflogen, wo ihn von jetzt ab ein Offizierstellvertreter fliegen soll. Ich bekomme einen neuen stärkeren Apparat mit 100 PS. — Gestern habe ich wieder meine Schwimmkünste beweisen können. Vor unserem Kasino fließt der Kanal, der etwa 25 Meter breit und 2½ Meter

tief ist. Der Sage nach sollen in dem Wasser auch Fische sein, und infolgedessen steht die halbe Bevölkerung immer da und angelt. Daß einer was gefangen hat, habe ich bisher noch nicht gesehen. Vor unserem Kasino ist so eine Art Rampe, wo die Kähne ausgeladen werden. Gestern mittag nach dem Essen stehe ich mit T. vor der Tür unseres Kasinos, da sehe ich, wie ein französischer Junge von etwa 15 Jahren über das Geländer steigt und beim Angeln ins Wasser hopst. Ich laufe hin, um zu sehen, was der da unten sucht, er war aber nicht mehr zu sehen. Da ich nicht annehmen konnte, daß er Tauchversuche machte, hatte ich nicht lange zu überlegen, Kopfsprung und hinein. Das war so schnell gegangen, daß T. bloß noch meine Beine hat verschwinden sehen und gar

nicht wußte, was los war. Ich kam wieder an die Oberfläche, aber immer noch allein. Da sah ich denn nicht weit von mir Blasen und darunter einen plubbernden Kerl. Ich schwamm also hin, tauchte unter, faßte ihn und kam wieder hoch. Inzwischen waren T. und der Chauffeur auch zur Stelle. T. dachte, ich wollte auch verplubbern und war schon bereit, nachzuspringen. Schließlich nahm T. mich und den Jungen in einem nahen Kahn in Empfang. Als wir an Land waren, kam die Mutter angelaufen und bedankte sich unter großem Wortschwall. Auch die übrige Bevölkerung brachte mir Ovationen dar. Ich muß dabei sehr witzig ausgesehen haben, da ich umgeschnallt, wie ich war, hineingehopst war und wie ein begossener Pudel dastand.

18. September 1915

Heute war ich bei den Eltern des Jungen, die sehr dankbar sind. Der Junge ist an der steilen Kaiwand schwindlig geworden und deswegen hineingepurzelt. Die Leutchen sagten, sie würden mir, wenn sie könnten, gern die französische Ehrenlegion verschaffen. Das wäre ein Spaß!

In letzter Zeit bin ich immer abends mit Leutnant Immelmann zusammen an die Front geflogen, um dort die Franzosen zu jagen. Da sie meist zu acht bis zehn da sind, haben wir beide genügend Arbeit. Am Sonnabend glückte es uns, ein französisches Großkampfflugzeug zwischen uns zu nehmen und so zu jagen, daß es kaum noch wußte wohin. Nur durch eilige Flucht nach unten ist es uns entwischt. Diesen Zwischenfall hatten uns aber die

Franzosen sehr übelgenommen. Am nächsten Abend sind wir wieder friedlich zum Jagen an der Front vereinigt, da fällt uns schon die große Zahl der Gegner auf. Und plötzlich kriegen die Kerls den Größenwahn und attackieren mich, und zwar mit einer neuen Art Doppeldecker, mit Rumpf und sehr schnell. Sie waren aber scheinbar doch erstaunt, daß wir uns nicht nur ruhig attackieren ließen, sondern uns umgekehrt freuten, daß wir endlich jemand hatten, der nicht gleich ausriß. Nach einigen vergeblichen Attacken gingen sie zurück; wir nicht faul, hinterher, nahmen jeder einen und zwangen ihn zum Gleitflug. Da es schon ziemlich spät war, gaben wir uns mit diesem Erfolg zufrieden und flogen nebeneinander heim. Wie ich mich einmal umblicke, sehe ich noch zwei

Flugzeuge hinter der Front kreisen. Da nun vielleicht die Leute im Schützengraben denken konnten, wir rissen aus, machte ich Immelmann ein Zeichen, wir wollten noch einige Runden zum Zeichen des Nichtunterlegenseins machen. Doch Immelmann verstand mich falsch und begann, den einen der Franzosen zu attackieren, der sich jedoch auf keinen Kampf einließ, sondern Flucht vorzog. Währenddessen wollte sich der andere Franzose von hinten an Immelmann heranpirschen. Darauf mußte ich auch noch einmal zurück, um Immelmann zu helfen, der den zweiten nicht sehen konnte. Als der Franzose mich ankommen sah, drehte er gegen mich. Ich pfefferte ihm ein paar auf die Nase, so daß ihm doch die Sache unheimlich wurde und er kehrt machte. Das war sein größter

Fehler. So kam ich ihm in den Nacken, was für mich am erstrebenswertesten ist. Da ich mich nun einmal festgebissen hatte, und ziemlich nahe, etwa auf 50 Meter heran war, so dauerte es nicht lange, und ich hatte ihn getroffen. Ich mußte den Führer tödlich verwundet haben; er warf plötzlich beide Hände hoch, und der Apparat stürzte senkrecht ab. Ich sah ihn bis unten hinfallen, wobei er sich mehrmals überschlug und 400 Meter vor unseren Gräben hinfiel. Alle Leute im Graben freuten sich über den Luftkampf, und es ist einwandfrei festgestellt, daß die Maschine vollständig zertrümmert und beide Insassen tot sind. Immelmann hat ihn auch stürzen sehen und große Freude über unseren Sieg gehabt.

M., 23. SEPTEMBER 1915

Ganz plötzlich, am Sonntag abend, bekam ich ein Telegramm, daß ich versetzt sei. Bis jetzt ist noch gar keine Maschine für mich hier, so daß ich vorläufig gar nichts zu tun habe.

M., 27. SEPTEMBER 1915

Ich gehe zufällig durch die Straßen und lese die neuesten Depeschen, siehe da, da steht mein Name im Tagesbericht. —

Es war am dritten Tag meines Hierseins. Da meine Maschinen noch nicht da waren, hatte mir der Hauptmann vorläufig einen Fokker anvertraut, und ich sollte an dem Tage von 9 Uhr ab bereit sein, zu starten, da die anderen Flieger den Kaiser, der in einem nahen Schlosse frühstückte, vor Bombenangriffen schützen sollten. Da ich nun

meine Maschine noch einmal ausprobieren wollte, startete ich schon um ¾9 Uhr. Ich bin vielleicht drei bis vier Minuten in der Luft, da sehe ich Sprengpunkte und gleich darauf nicht etwa ein, sondern drei bis vier feindliche Flugzeuge Richtung M. fliegen. Ich suchte schnell die Höhe der feindlichen Flieger zu bekommen. Das dauert aber natürlich immer einige Zeit, und inzwischen waren die Gegner über M. und luden ihre Bomben auf den Bahnhof ab. Sie haben zum Glück nichts getroffen. Nachdem sie ihre Bomben abgeworfen hatten, flogen sie (es waren inzwischen mehr geworden, ich zählte im ganzen zehn) wieder Richtung Heimat. Ich bekam nun allmählich die Höhe der feindlichen Flugzeuge und ging näher heran. Da sah mich einer von den Rumpfdoppel-

deckern, die, wie es schien, den Schutz der anderen Flugzeuge hatten und griff mich von oben an. Man kann nun aber sehr schlecht, eigentlich gar nicht, nach oben schießen. Ich wechselte ein paar Schüsse mit dem Gegner und wich dann aus. Damit gab sich der Franzose zufrieden und flog mit den anderen weg. Ich hängte mich dem Geschwader sofort wieder an und, da ich schneller war, gelang es mir bald, an den am tiefsten fliegenden Gegner auf Schußentfernung heranzukommen. Ich schoß aber nicht gleich, um die andern Flugzeuge nicht zu früh aufmerksam zu machen. Erst als ich auf hundert Meter heran war, fing ich zu feuern an. Da bekam der andere es mit der Angst und versuchte auszureißen. Ich hängte mich aber an ihn und jagte ihm immer wieder wohlge-

zielte Schüsse von hinten hinein. Meine Sorge waren nur die anderen, die mein Geschieße hörten und ihrem Kameraden zu Hilfe kamen. Ich mußte also schnell machen. Daß ich Erfolg hatte, merkte ich daran, daß der Franzose schließlich in den Gleitflug überging, um so zu entkommen. Wir kamen beide schließlich von 2500 bis auf 1200 Meter herunter. Ich schoß ihm dabei immer, so gut ich konnte, in den Rücken. Inzwischen waren aber zwei Kameraden von ihm da und so freundlich, mir einige Grüße zu senden. Sehr angenehm ist das nicht, und für mich kam noch das Unangenehme hinzu, daß ich ohne Karte in einer ganz neuen Gegend herumtoste und nicht mehr wußte, wo ich war. Da mein Gegner immer tiefer ging und seine Kumpane auch näher kamen,

mußte ich schließlich annehmen, daß ich hinter der feindlichen Linie war. Ich brach deshalb das Gefecht ab und war bald, infolge meiner Geschwindigkeit und da die Franzosen daraufhin von mir abließen, wieder allein. Nun mußte ich mich zurückfinden. Ich flog also stur nach Norden und kam denn auch bald wieder in die mir von der Kriegsschule her bekannte Umgegend von M. Als ich zurückkam, wußte ich also bloß das, was ich geschildert habe; ich konnte nur von einem Kampf, nicht von einem Siege melden. Mit Hilfe der Karte stellte ich fest, daß ich bei P. à M. gewesen war. Am Nachmittag kamen dann die Meldungen von vorn: die Infanterieposten hatten auf der Höhe . . . einen Doppeldecker herunter "flattern" sehen. Die Artillerie meldete schon bestimm-

ter: der von mir beschossene Doppeldecker läge hinter dem feindlichen Drahthindernis, der Führer wäre als Leiche oder schwer verwundet in den nahen Graben geschleppt; das Flugzeug sei daraufhin von unserer Artillerie beschossen und zerstört worden. — Ich reime mir nun die Geschichte so zusammen: Ich habe den Führer beim Kampf schwer verwundet, er hat daraufhin versucht, den Boden im Gleitflug und möglichst noch innerhalb der eigenen Linien zu erreichen. Kurz vor der Landung hat er dann die Besinnung oder die Herrschaft über das Flugzeug verloren und ist dann herunter "geflattert", d. h. abgestürzt. Das war der vierte.

17. Oktober 1915

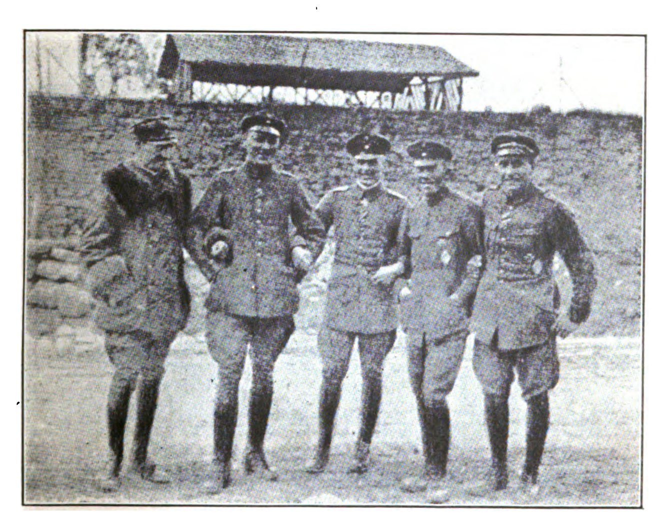
Gestern, 16. Oktober, dicht bei P. französischen Voisin-Doppeldecker abgeschossen.

R., 2. November 1915

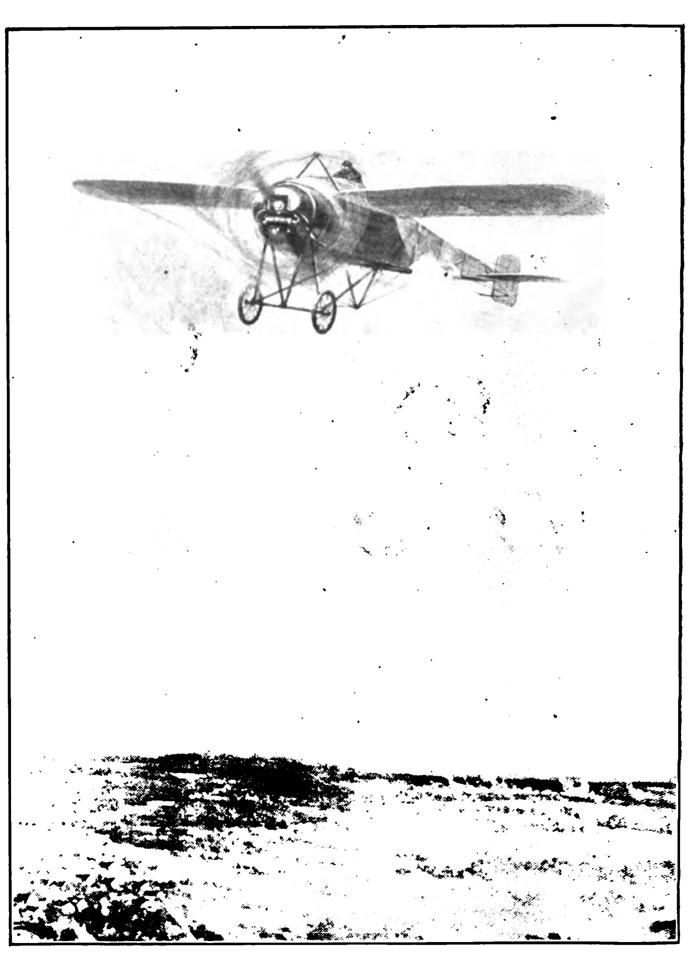
Am 30. Oktober war unsererseits Angriff bei T. Jede feindliche Luftaufklärung sollte unterbunden werden, was den Tag sehr schwer war: Wolkenhöhe 1500 Meter, an einzelnen Stellen durchbrochen. Franzosen kutschten in 1400 Meter immer hinter ihrer Front herum. Habe zwei durch die Wolken hindurch attackiert. Der erste entkam. An den zweiten kam ich auf 100 Meter ungesehen heran. Der Kerl riß aus, half aber nichts, ich war viel schneller. Habe 500 Schuß abgegeben, bis er fiel. Bin bis auf drei bis fünf Meter heran gewesen. Er wollte nicht fallen. Im Moment, wo Zusammenstoß erfolgen mußte, meinen Kahn links weggerissen. Gegner kippte nach rechts. Habe nichts mehr von ihm gesehen. Kam selber arg in Schwindel.



Einer der letzten Siege



Im Kreise der Kameraden



Beschiessung eines feindlichen Fliegers mittelst Schrapnells

Wurde verfolgt von zwei Farmans und war nur 1000 Meter hinter feindlicher Linie. Artillerie schoß. Alles zu hoch. Bin ohne Treffer nach Hause gekommen. Feindliches Flugzeug ist in die feindlichen Linien gestürzt. Die etwa 200 Meter von unseren Linien entfernten Trümmer sind deutlich zu sehen, besonders ein aufrechtstehender Flügel. Angriff war meinerseits etwas frech, doch an diesem Tage von großem militärischen Wert: Franzosen kamen nicht mehr so nah an unsere Front.

D., 12. Dezember 1915

Bin jetzt wieder im altbekannten D. In der Stadt ist alles beim alten. Der Hauptmann hat sich besonders gefreut, daß er mir gestern die für mich durch Zufall gerade angekommene Rettungsmedaille überreichen und

mich mit guter Vorbedeutung empfangen konnte.

D., 31. Dezember 1915

Weihnachten sehr schön und gemütlich gefeiert. Am Heiligabend war zuerst Feier der Mannschaften in einem ausgeschmückten Flugzeugschuppen. Die Mannschaften sind sehr reich beschenkt worden. Für jeden Mann hatte die Inspektion der Fliegertruppen ein Paket mit allen möglichen Sachen geschickt. Außerdem hatten sich zwei auf Urlaub weilende Herren in Köln und Hamburg sehr bemüht. Am Abend hatten wir Offiziere im Kasino auch eine kleine Bescherung, wo gleichzeitig auch die Auszeichnungen verteilt wurden. Für mich war ein sehr schöner silberner Pokal neben anderen kleineren Sachen vorhanden. Diesen Pokal mit der In-

schrift "Dem Sieger im Luftkampf" hat der Chef des Feldflugwesens für mich gestiftet. Immelmann hat den gleichen bekommen. —

Vorgestern hatte ich es mit einem ganz zähen Menschen zu tun, der sich tapfer wehrte. Ich war aber doch überlegen und drängte ihn gleich in die Defensive. Nun versuchte er durch Kurven usw. mir zu entrinnen, auch einigemal mir meine schwache Seite abzugewinnen. Das gelang ihm zwar nicht, mir gelang es aber leider auch nicht, den Führer tödlich zu verwunden, nur den Erfolg hatte ich, daß ich das Flugzeug immer tiefer drückte. Wir hatten in 2800 Meter Höhe angefangen, und in kurzer Zeit hatte ich ihn auf 1000 Meter herunter. Wir tosten fortwährend beide umeinander herum. Da ich schon vorher auf zwei

andere geschossen hatte, standen mir nur noch wenig Patronen zur Verfügung. Das war für den anderen die Rettung. Er konnte sich schließlich nicht mehr wehren, da ich den Beobachter tödlich verletzt hatte. Nun wäre es für mich verhältnismäßig ungefährlich gewesen, ihn herunterzuholen, doch hatte ich in etwa 800 Meter Höhe keine Patronen mehr. So konnte keiner dem anderen zu Leibe. Da kommt schließlich ein anderer Fokker (Immelmann) zu Hilfe, und der Kampf beginnt von neuem. Ich attackiere immer lustig mit, um den Engländer möglichst verwirrt zu machen. Es gelingt uns auch, ihn bis auf 100 Meter herabzudrücken, wir warten schon darauf, daß er landet, doch fliegt er wie ein Verrückter immer hin und her, wir beide immer nach. Ich wollte

ihn durch mein Anfliegen usw. möglichst vom Weiterflug abhalten, da setzte mein Motor aus, und ich mußte landen. Ich sehe gerade noch, wie der Gegner hinter der nächsten Baumreihe verschwindet, denke, er landet dort, freue mich, bewaffne mich mit einer Leuchtpistole (ich hatte nichts anderes da) und reite auf einem Gaul hinüber, um den Kerl gefangenzunehmen. Doch Kuchen! Der war weitergeflogen. Ich erkundige mich überall, telephoniere, nichts Genaues ist zu erfahren. Am Abend kommt dann die Meldung, daß der Engländer tatsächlich in 100 Meter Höhe über unseren Schützengräben nach Hause geflogen ist. Schneidig von dem Kerl! Das macht ihm nicht jeder nach. Immelmann hat wegen Ladehemmung nicht mehr schießen können.

8. Januar 1916

Am 5. Januar früh verfolgte ich zwei Engländer, holte sie bei H.-L. ein und griff den nächsten an. Der andere scheint mich nicht gesehen zu haben, auf jeden Fall toste er weiter. Der Kampf war verhältnismäßig kurz, ich griff ihn an, er verteidigte sich, ich traf, er nicht. Er war im Kampf ziemlich heruntergekommen, schließlich fing er an zu winken und schritt zur Landung. Ich blieb ihm dabei dicht auf dem Pelz, damit er mir nicht wieder entschlüpfte. Dicht bei H. landete er; der Apparat brach dabei auseinander. Den Führer sah ich herausspringen und daneben zusammenbrechen. Ich landete schnell in der Nähe und fand den Apparat schon umringt von Leuten aus dem nahen Nest. Die Engländer, die ich ansprach, waren beide

verwundet, der Beobachter schwer, der Führer leicht. Letzterer sprach Deutsch, und ich unterhielt mich mit ihm, während der andere weggetragen wurde. Er war sehr traurig, daß er Bruch gemacht hatte. Ich hatte ihm die Verwindung zerschossen. Gestern habe ich dem Beobachter (der Führer war inzwischen abtransportiert) im Lazarett einen Besuch gemacht und ihm englische Bücher und Photographien von seinem Flugzeug gebracht. Er freute sich sehr darüber. Meinen Namen kannte er gut. —

Am 5. Januar flog ich mittags noch einmal die Front ab, aber es war alles still. Ich landete und fuhr mit den anderen zum Essen in die Stadt, da sich der Himmel wieder bezog. Jetzt stelle sich einer mein Pech vor. Ich bin gerade drinnen, da kommt ein

feindliches Geschwader von zehn Flugzeugen an. Ich presche wieder hinaus auf den Platz, wo gerade der Feind seine Bomben ablädt. Alle Monteure waren in den Unterständen. Ich schrie wie am Spieß; endlich kam einer an. Ich mußte eine 80-Ps.-Maschine nehmen, da meine 160er Immelmann (der auf dem Platz geblieben war) schon genommen hatte. Mit der 80er kam ich aber nicht mehr recht an die Gegner heran. Ein feindliches Flugzeug hing vom Geschwader etwas ab. Auf dieses hatte es schon ein anderer Fokker abgesehen, dem ich dann zu Hilfe gekommen bin, da ich die anderen doch nicht mehr erwischen konnte. Als der Engländer uns beide um sich herumturnen sah, wurde ihm die Sache zu bunt, und er landete schleunigst bei V., wir beide gleich daneben. Der Englän-

der war allein in seinem Kahn, hatte seine dicken Bomben noch darin, war selber unverwundet und nur aus Angst vor uns niedergegangen.

15. Januar 1916

Nun sind die Ereignisse so schnell aufeinandergefolgt, daß ich gar nicht mehr mit Schreiben nachkommen kann.

Am 11. Januar abends hatten wir eine kleine Feier, die mich auf etwas länger als gewöhnlich aufgehalten hatte. Ich hatte früh gar keine rechte Luft aufzustehen. Doch da das Wetter gut war, trottelte ich auf den Platz hinaus, stieg gegen 9 Uhr auf und flog nach Lille, um mich dort auf Lauer zu legen. Anfangs hatte ich gar kein Glück und flog über eine Stunde, ohne etwas zu sehen. Endlich sah ich bei

Ypern Sprengpunkte. Ich flog so weit, daß ich das Meer sehen konnte, fand aber das Flugzeug leider nicht mehr. Auf dem Rückwege sah ich westlich Lille zwei Engländer über die Linie kommen, von denen ich dem ersten auf den Leib ging. Das schätzte aber dieser gar nicht, sondern machte gleich kehrt und flog wieder zurück. Ich bekam ihn gerade an der Front zu fassen. Hier begrüßten wir uns gegenseitig mit unseren Maschinengewehren, worauf er vorzog, schnell niederzugehen. Ich ließ von ihm ab, um womöglich dem zweiten des Pärchens auch noch die Aufklärung bei uns zu versalzen. Dank meiner schnellen Maschine kam ich ihm, der nördlich Lille nach Osten flog, allmählich näher. Als ich etwa 400 bis 500 Meter noch von ihm entfernt war, schien er genug gesehen zu

haben, denn er flog (oder wollte) jetzt wieder nach Westen. Da bekam ich ihn zu fassen. Ganz ruhig flog ich hinter ihm her, bis ich nahe genug heran war. Der Engländer schien den Spaß auch zu kennen, denn er ließ mich ruhig näherkommen, ohne zu schießen. Erst als ich anfing, fing er auch an. Ich flog genau hinter ihm her und konnte sehr schön und ruhig zielen, besonders, da der Gegner genau geradeaus flog. Er wechselte zweimal seine Patronentrommeln. Plötzlich, nach gar nicht langer Zeit, ging der feindliche Apparat absturzähnlich nieder. Ich wußte Bescheid; da mußte der Führer getroffen sein. In etwa 800 Meter Höhe, während ich nachging, fing sich für kurze Zeit der Apparat und ging dann wieder fast senkrecht herunter. Er sauste in einen

Garten des Dorfes M., nordöstlich S. Da das Gelände dort sehr schlecht war, flog ich zur Fliegerabteilung . . . nach Lille. Ich meldete telephonisch meinen Kampf, und was höre ich zu meinem Erstaunen? Immelmann hat zur selben Zeit bei P. einen Engländer abgeschossen. Da mußte ich doch laut lachen.

Die größte Überraschung kam am Abend. Wir waren gerade beim Essen, da wurde ich ans Telephon gerufen. Am anderen Ende war der Adjutant des Feldflugchefs und beglückwünschte mich zum Pour le mérite. Ich meinte, er machte Spaß. Doch er teilte mir mit, daß Immelmann und mir von Seiner Majestät telegraphisch der Orden verliehen sei. Mein Erstaunen und meine Freude waren groß. Ich ging dann hinein, sagte nichts, sondern

schickte Hauptmann K. ans Telephon, der bei seinem Wiederkommen die Nachricht öffentlich verkündete. Zuerst allgemeines Erstaunen, dann große Freude. Noch am selben Abend liefen verschiedene Glückwünsche ein, und am nächsten Tage, am 13. Januar, habe ich eigentlich nichts weiter tun können, als Glückwünsche in Empfang nehmen. Die Leute waren alle aus dem Häuschen vor Freude. Eine alte Excellenz ließ mich gar nicht wieder los, und nur unter dem Versprechen, ihn zu besuchen, kam ich frei. Von überall kamen telephonische und telegraphische Glückwünsche. Der König von Bayern, der zufällig beim Kronprinzen von Bayern in Lille war, lud uns für den 14. Januar zum Essen ein.

Nun kam aber das Witzigste. Am 14. Januar, also gestern, war früh

Flugwetter. Ich starte also um 9 Uhr in alter Frische, um nach meiner Kundschaft zu sehen. Da bei Lille Wolken kamen, verlegte ich mein Tagdrevier südlich Arras. Ich bin auch kaum eine Stunde geflogen, da sehe ich bei P. Sprengpunkte. Während ich hinflog, schien mich der Engländer auch bemerkt zu haben, denn er flog zurück. Ich holte ihn aber bald ein.

Als er sah, daß ich ihm auf den Leib kam, machte er plötzlich eine Wendung auf mich zu und attackierte mich. Nun begann mein bisher schwierigster Kampf. Der Engländer versuchte immer, mir in den Rücken zu kcmmen, und ich umgekehrt. Wir tosten also immer lustig umeinander herum. Da ich aber meine Erfahrungen vom 28. Dezember, wo ich mich verschossen hatte, beherzigte, schoß

ich jetzt nur, wenn ich ihn gut im Visier hatte. So kam es, daß wir manchmal mehrere Minuten umeinander herumflogen, ohne daß ich schoß. Mir konnte ja diese Dreherei gleichgültig sein, da wir über unserem Gebiet waren. Ich sagte mir, einmal muß er ja doch geradeaus nach Hause fliegen. Er versuchte denn auch, während der Fliegerei immer etwas mehr an seine Linien, die nicht allzuweit entfernt waren, heranzukommen. Bei dieser Gelegenheit gelang es mir, ihn einmal richtig zu fassen und ihm den Motor zu zerschießen; dies merkte ich daran, daß er nach diesem Angriff in flachem Gleitfluge, eine Öldampfsäule hinter sich herziehend, der jetzt schon ziemlich nahen englischen Stellung zustrebte. Das mußte ich verhindern. Er war in seinem Gleitflug schon ziem-

lich tief heruntergekommen. Ich mußte ihn also trotz seines zerschossenen Motors noch einmal angreifen. In etwa 100 bis 200 Meter kurz vor unseren Schützengräben holte ich ihn ein und beschoß ihn nun aus nächster Nähe mit meinen beiden Maschinengewehren (Munition brauchte ich jetzt ja nicht mehr zu sparen). Mit dem Augenblick, wo ich ihn ganz aufgeholt hatte, waren wir gerade über unseren Gräben. Ich bog dann ab und flog zurück. Wo das andere Flugzeug geblieben war, konnte ich nicht mehr feststellen, da ich selber machen mußte, daß ich wegkam. Ich flog wieder zurück, und da ich nicht mehr viel Benzin hatte, landete ich in der Nähe des Dorfes F. Hier wurde ich vom Divisionstab sehr gut aufgenommen und erfuhr zu meiner großen Freude gleich,

was aus dem Engländer geworden war. Der feindliche Apparat ist sofort nach meinem Abfliegen in der Nähe der englischen Stellung niedergegangen. Die Gräben sind an der Stelle nur hundert Meter auseinander. Einer der Insassen, wie es scheint, der Führer, ist aus dem halb zerstörten Apparat herausgesprungen und in den englischen Schützengraben gelaufen. Er scheint entwischt zu sein, trotzdem unsere Infanterie auf ihn schoß und hat Glück gehabt. Den feindlichen Apparat hat unsere Feldartillerie unter Feuer genommen. Unter den ersten Schüssen war ein Volltreffer, so daß die Maschine gleich gebrannt hat. Der eine Insasse, wohl der Beobachter, der entweder schon tot war oder schwer verwundet, ist mit verbrannt. Von dem Apparat ist nur das Gerippe übrigge-

blieben. — Da meine Monteure erst sehr spät kamen und ich um ½6 Uhr beim König von Bayern sein mußte, fuhr ich mit dem Auto der Division nach D. und von dort gleich weiter nach Lille. König und Kronprinz haben sich beide lange mit mir unterhalten, besonders freute es sie, daß ich schon wieder einen heruntergeholt hatte. — Als wir wieder zu Hause waren, kam die Kehrseite der Medaille. Jeder gratulierte einem, überall wurde man eingeladen und überall daselbe gefragt; ich werde bald einen gedruckten Fragebogen bei mir führen müssen. — Über meinen neunten habe ich mich besonders gefreut, weil er eine so schnelle Antwort auf den Pour le mérite war.

S., 16. März 1916

Ich bin seit 11. März hier in S. Da die Front sich vor Verdun überall weiter nach vorn geschoben hat, waren wir zu weit hinten. Man sah die feindlichen Flieger an der Front nicht mehr, die Meldungen kamen zu spät, so daß man niemals früh genug da war. Darum bat ich, mir weiter vorn einen Flugplatz einrichten zu dürfen. Ich suchte mir hier eine schöne Wiese aus. Ich bin ganz selbständig, habe ein Personen- und ein Lastauto, einen Unteroffizier und fünfzehn Mann. Wir sind so nahe an der Front, daß wir jeden feindlichen Flieger sehen können, der erscheint. In den ersten Tagen meines Hierseins hatte ich gleich guten Zulauf. Am 12. März war sehr schönes Flugwetter. Da gab es tüchtig zu tun. Ich startete gegen 11

Uhr, um zwei französische Farmandoppeldecker, die über dem Toten Mann kreisten, zu vertreiben. Wie ich hinkam, waren aber schon vier da. Ich wartete eine günstige Gelegenheit ab, bis zwei von ihnen über unsere Front kamen, und griff sofort den oberen an. Nun entspann sich ein lustiges Geschieße. Die beiden Franzosen hielten wie Pech und Schwefel zusammen; ich ließ aber den einmal angegriffenen nicht wieder los und flog immer hinter ihm her, während der zweite Franzose seinerseits versuchte, hinter mir her zu sein. Es war das reine Katze und Maus spielen. Der von mir angenommene wand sich wie ein Aal, um zu entkommen. Schließlich waren wir bis auf fünfhundert Meter herunter. Ich kriegte den einen schön von hinten zu fassen, flog ganz nahe

heran, wunderte mich, daß er keine Kurven mehr machte, und wollte ihm gerade den letzten Rest geben, da versagten plötzlich meine Maschinengewehre. In der Hitze des Gefechts hatte ich zu stark auf den Knopf gedrückt, so daß dieser sich jetzt klemmte. Da mich nun der zweite Franzose seinerseits vornahm, riß ich schleunigst aus. Der letzte Kampf war über unseren Stellungen gewesen. Wie nun meine Nachforschungen und die Meldungen von vorn ergaben, hatte der eine Franzose doch sein Teil abgekommen. Er hat im Gleitflug gerade noch das jenseitige Maasufer erreicht und ist dort östlich M., wie einige sagen, gelandet, wie andere sagen, gestürzt. Ich glaube das erstere, bloß hat er keine glatte Landung gemacht, sondern die Maschine ist dabei in die Brüche

gegangen. Durch Leutnant R. erfuhr ich dann, daß sowohl das Flugzeug wie auch ein Auto, das Hilfe bringen wollte, in Brand geschossen wären, und durch Leutnant B., Jägerregiment . . ., hörte ich die näheren Umstände. Nach der Landung ist der eine Insasse in das nahe Dorf gerannt, nach kurzer Zeit mit einer Tragbahre wiedergekommen und hat den zweiten abgeschleppt. Die Sache scheint also so gewesen zu sein: Ich habe den Führer schwer verwundet, dieser ist gerade noch heruntergekommen, ist fortgeschleppt worden, und das Flugzeug hat unsere Artillerie zerstört. —

Am folgenden Tage, dem 13., war wieder großer Luftbetrieb. Früh kam ich gerade dazu, wie über dem Fort Douaumont ein Deutscher von einem avion de chasse angegriffen wurde.

Den letzteren habe ich mir vorgenommen und verjagt, es war eine reine Pracht, wie er ausriß. — Nachmittags gegen 1 Uhr sah ich ein französisches Geschwader beim Toten Mann über die Front Richtung D. fliegen. Ich suchte mir nun einen von ihnen aus und stieß auf ihn zu, es war ein Voisin-Doppeldecker, der etwas rechts abhing. Da ich sehr hoch über ihm war, kam ich schnell heran und beschoß ihn kräftig, ehe er die Lage richtig erfaßt hatte. Er machte sofort kehrt, um nach der Front auszureißen. Ich griff ihn nochmals kräftig an, da kippte er nach rechts und verschwand unter meinem Flügel. Ich glaubte, er stürze ab, drehte gleich wieder bei, um ihn weiter im Auge zu behalten, und sehe zu meinem Erstaunen, daß der Gegner sich wieder aufrichtet. Nochmals

gehe ich auf ihn zu, da erblicke ich etwas ganz Sonderbares. Der Beobachter war aus dem Apparat herausgeklettert und saß auf dem linken Tragdeck, hielt sich an den Streben fest, sah erschreckt auf mich und winkte mit der Hand. Das ganze Bild sah sehr kläglich aus, und ich zauderte einen Augenblick, auf ihn zu schießen. Er war ja gänzlich wehrlos. Ich hatte dem Apparat die Steuerorgane zerschossen, und die Maschine war abgestürzt; um sie wieder in die Gewalt zu bekommen, war der Beobachter herausgeklettert und hatte sich auf den einen Flügel gesetzt, um das Gleichgewicht wiederherzustellen. Ich schoß noch einige Schuß auf den Führer, um den Gegner ganz herunter zu bekommen. Da wurde ich von einem zweiten Franzosen gestört, der seinem Kameraden

zu Hilfe kam. Da ich nur wenig Patronen hatte und auch schon über den Schützengräben war, flog ich schnell weg. Der feindliche Apparat ist nach meinem Weggang noch eine kurze Strecke im Gleitflug geflogen, schließlich aber doch aus niedriger Höhe abgestürzt. Er liegt vor einer unserer Feldwachen, östlich des Dorfes M. Man kann ihn von unserer Front aus deutlich liegen sehen.

Nun haben wir den Franzosen doch auch den Spaß versalzen. — Am 14. März habe ich nochmals einen avion de chasse gefaßt, der es sehr eilig hatte, sich aus meiner Nähe zu entfernen. Ich habe ihn noch etwas begleitet und mit dem Maschinengewehr die Musik dazu gemacht. Er ging hinter dem Fort M. nieder, wie auch die Jäger gemeldet haben.

17. März 1916

Gestern abend war ich beim Kronprinzen zum Abendessen eingeladen. Es war sehr gemütlich und nett. Der Kronprinz legt gar keinen Wert auf Etikette und ist sehr natürlich. Mich hat er tüchtig "ausgequetscht", wie er selbst sagte. Wir haben uns lange unterhalten, und beim Weggehen meinte er, er wolle beide Daumen für mich drücken, daß das Dutzend bald voll würde.

S., 21. März 1916

Nummer zwölf und dreizehn sind sehr schnell hintereinander gekommen. Da jetzt täglich Flugwetter war, gab es immer Arbeit. Am 19. März flog ich gegen Mittag in der Gegend D. und wollte dort zwei Farmans abfassen, die hinter ihrer Front herumkutschten. Da sah ich gegen ¼1 Uhr auf dem

westlichen Maasufer Sprengpunkte nach Norden gehen. Ich kam gerade hin, als der feindliche Apparat über seinen Linien wieder zurückflog. Ich glaubte schon, er wäre mir entwischt, da sehe ich plötzlich, wie er kehrt macht und auf einen deutschen Doppeldecker zufliegt. Das ist ihm aber schlecht bekommen, denn ich kriegte ihn von oben zu fassen. Sobald er mich sah, wollte er in steilem Spiralgleitflug ausreißen und versuchte dabei, auf mich zu schießen. Wenn aber einer so angstgeschwollen ist und dazu noch in der Kurve, dann trifft er nie etwas. Ich dagegen wartete immer die günstigen Augenblicke ab und setzte ihm gutgezielte Schüsse hinein. Dabei kam ich ziemlich heran, plötzlich sehe ich, daß der Gegner sich überschlägt, kurz darauf ein Flügel wegbricht und

das Flugzeug sich langsam in Atome auflöst. Da wir Südwind hatten, waren wir im Kampf an unsere Stellungen herangekommen, so daß der Apparat in unsere Gräben fiel. Die Insassen, ein Offizier und ein Unteroffizier, waren beide tot. Ich habe den Führer mehrfach getroffen, so daß sofort der Tod eingetreten war. Die Infanterie hat verschiedene Sachen aus dem abgestürzten Flugzeug zurückgeschickt, so einen Photographenapparat und ein Maschinengewehr. Die Bilder sind entwickelt worden, sie zeigten unsere Artilleriestellungen. —

Heute früh startete ich um 9 Uhr 50, da über der Côte de . . . ein Farmandoppeldecker von Ballonabwehrkanonen beschossen wurde. Der Gegner flog in der Linie Ch . . . bis Ch . . . auf und ab. Etwa um 10 Uhr 10

hatte ich den feindlichen Doppeldecker überhöht, ebenso einen zweiten, über dem Rücken von M. fliegenden Farman. Als sich der Farman wieder unseren Stellungen näherte, flog ich auf ihn zu, um anzugreifen. Auch die Ballonabwehrkanonen schossen auf die sich nähernden Flugzeuge. Ich hielt die Schüsse für Richtungsschüsse, da sie gar nicht an die Franzosen heranreichten. Den Augenblick, wo der eine Farman eine Kurve nach Süden machte, benutzte ich, um mich auf den etwas tiefer fliegenden von beiden zu stürzen. Dieser sah mich kommen und versuchte, sich in steilem Kurvenfluge dem Angriff zu entziehen. Da der Gegner sehr geschickt flog, kam ich sehr spät erst zum Schießen. In etwa fünf- bis sechshundert Meter Höhe eröffnete ich das Feuer auf den Geg-

ner, der immer noch im Kurvengleitflug die schützende Nähe seiner Linien zu erreichen suchte. Da ich schließlich im Verfolgen bis auf zweihundert Meter an die Chaussee M.—Ch. gekommen war, brach ich den Kampf ab. Der Gegner gab darauf wieder Gas (es war deutlich die Ölwolke zu erkennen) und flog in südöstlicher Richtung fort. Für diesen Mißerfolg wurde ich zwei Stunden später entschädigt. Vormittags gegen 11 Uhr sah ich westlich O. einen deutschen Doppeldecker im Kampfe mit einem Farmandoppeldecker. Ich stürzte mich auf den Farman, den ich von hinten zu fassen bekam, während ein anderer Fokker von schräg oben auf ihn zusteuerte und dann beidrehte. Währenddessen war ich dem Farman, der mich scheinbar gar nicht hat kommen sehen, auf ganz nahe Entfernung

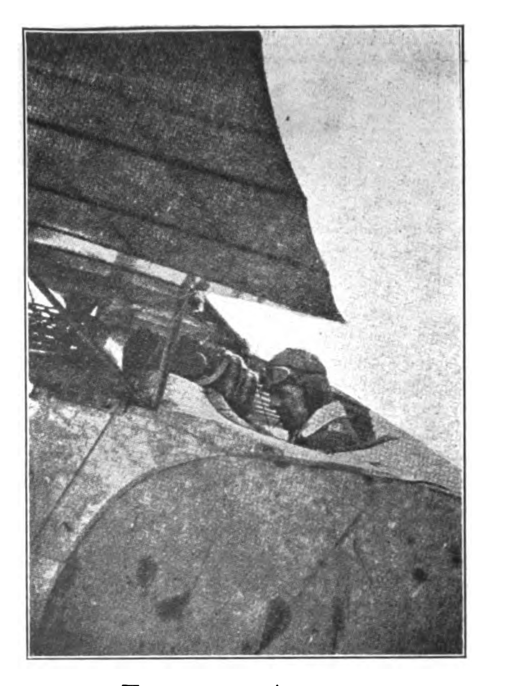
(unter achtzig Meter) aufgekommen und eröffnete erst jetzt das Feuer. Da ich von schräg oben kam, und stark drückte, hatte ich den feindlichen Apparat in wenigen Sekunden aufgeholt. In dem Augenblick, wo ich meine Maschine über den Gegner hinwegreißen wollte, sah ich diesen explodieren. Ich bekam noch die schwarze Rauchwolke ins Gesicht. Es war gar kein Kampf, sondern ein in kürzester Zeit erfolgtes Herunterknallen. Das Schauspiel, wie kurz vor mir der feindliche Apparat auseinanderbrach, in Flammen aufging und dann wie eine große Fackel herunterfiel, war sehr schön. —

Die Gerüchte über meine Kopf-, Hals-, Arm-, Bauch-, Bein- usw. Schüsse werden wohl nun verstummen. Die Leute werden nun jetzt vielleicht

glauben, daß ich mich ganz wohl fühle, und nicht mehr mit "bedenklichen" Mienen nach mir fragen.

29. April 1916

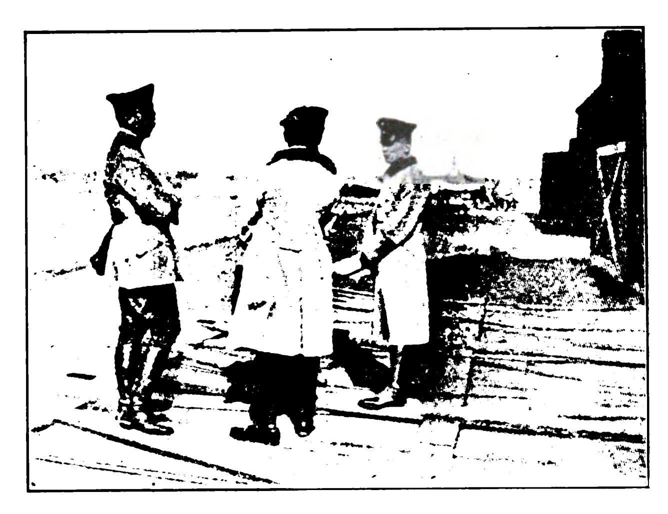
Am Donnerstag früh um 9 Uhr, als ich nach einer kurzen Reise nach Deutschland wieder in S. einfuhr, erschienen auch schon zwei Franzmänner (seit vier Wochen das erstemal!). Ich fuhr gleich auf den Platz und hinterdrein, kam aber doch zu spät. Ich war gerade noch Zeuge, wie ein deutscher Doppeldecker einen abschoß, der andere entkam. Ich flog dann nach der Ostfront von Verdun und kam gerade noch zurecht zu einem neuen Rabatz. Dort waren drei Franzmänner über die Front gekommen und sofort von einem Fokker angenommen worden, der aber dabei doch in Not



Fertig zum Aufstieg



Vor dem Start zum letzten Fluge am 28. Oktober 1916, abends 5 Uhr



Auf dem Flugplatz



Mit Bruder Max Ende August 1916 in der Champagne

kam und sich zurückziehen mußte. Ich kam ihm zu Hilfe, nahm mir einen vor und wickelte ihn. Darauf flog die ganze Gesellschaft wieder zurück. Ich ließ aber meinen Klienten nicht los, sondern blieb ihm immer dicht auf. Er wand sich wie ein Aal und flog sehr geschickt. Ich bekam ihn dreimal von hinten und einmal schräg von vorn gut zu fassen, so daß die Maschine schließlich eine steile Kurve machte und sich so überschlug, daz sie eine Zeitlang mit den Rädern nach oben flog. Dann kippte sie über den Flügeln nach unten. Nach den Meldungen der . . . Reservedivision ist das Flugzeug, sich noch zweimal überschlagend, senkrecht über das Waldgelände südwestlich V. gestürzt. Das war Nunmer 14.

S., 9. Mai 1916

Am 1. Mai sah ich vom Platz gegen Abend einen feindlichen Doppeldecker über dem Pfefferrücken. Ich startete gleich und fand ihn noch in etwa fünfzehnhundert Meter Höhe. Wie es schien, hatte er mich nicht gesehen. Ich nahm ihn von hinten oben an und begrüßte ihn mit dem bei uns üblichen Maschinengewehrfeuer. Er macht darauf schnell eine Kurve und, stelle sich einer die Frechheit vor, schießt wieder. Lange hat er das aber nicht gemacht. Ich hatte ihn gleich ordentlich in der Zange, die Operation war kurz und bündig. Er drehte und wand sich noch ein paarmal, dann war er erledigt und kippte um, worauf ich befriedigt nach Hause flog. Das Ganze dauerte höchstens zwei Minuten.

2. Juni 1916

Am 17. Mai hatte ich einen anständigen Tag. Eines unserer Artillerieflugzeuge wollte bei Verdun photographieren und bat mich, als Schutz mitzufliegen. Über der Côte de . . . traf ich den anderen und begleitete ihn in großer Höhe. Er konnte in aller Ruhe arbeiten und kehrte unbeschossen bald wieder zurück. Auf dem Rückfluge sah ich bei Douaumont Sprengpunkte und flog zur näheren Besichtigung dorthin. Außer mir waren noch etwa vier bis fünf deutsche Doppeldecker da, doch sah ich auch einige französische Jagdflugzeuge drüben. Ich hielt mich etwas im Hintergrund und beobachtete die Gegner. Da sehe ich, wie ein Nieuwport frech wird und einen unserer Doppeldecker angreift. Ich stürze sofort darauf zu, komme auf nahe Ent-

fernung heran und glaube schon meinen Erfolg sicher. Doch war ich mit zu großer Fahrt angelangt, so daß ich sofort über ihn wegschoß. Er machte sich nun schleunigst davon, ich hinterher. Mehrmals kam ich noch gut zum Schießen, doch hatte ich einen tüchtigen Gegner vor mir, der glänzend flog (die Angst wird auch mit geholfen haben); ich begleitete ihn noch ein wenig, was er aber nicht recht zu schätzen schien. Da inzwischen seine Kriegsgefährten ihm zu Hilfe kamen und versuchten, mir die Jacke vollzuschießen, zog ich mich hinter unsere Linie zurück und erwartete die Gegner hier. Einer, der viel höher als ich flog, kam auch und griff an, wir drehten einige lustige Kurven, worauf er wieder abdampfte. Da der Gegner höher war, kam ich sehr schlecht zu

Schuß, ich ließ es mir aber nicht nehmen, ein bißchen hinterherzufliegen. Bei diesem Späßchen war ich mittlerweile von meiner schönen Höhe von viertausend Metern auf die Hälfte heruntergekommen, ebenso war es unseren Doppeldeckern gegangen.

Und siehe da, ich traue meinen Augen kaum, da erscheinen in viertausendvierhundert Meter Höhe, wie an einer Schnur ausgerichtet, acht feindliche doppelmotorige Caudrons. Sie flogen auf der Front Maas—Douaumont, immer zwei und zwei. So eine Gemeinheit! Ich mußte doch nun erst wieder auf diese Höhe klettern, hänge mich also unter ein Pärchen und versuche heranzukommen. Doch da sie so unheimlich doch flogen und sich auch durchaus nicht zu mir herunter bemühten, kam ich nicht heran, zumal

da sie schon vor unseren Fesselballons kehrt machten. So vergingen etwa fünfzehn bis zwanzig Minuten. Als die Gegner wieder an der Front waren, war ich schließlich fast so hoch wie sie und versuchte nun, ihnen von untenher etwas zu geben. Aber die Herren straften mich mit Verachtung und flogen unbekümmert nach Hause. Da sah ich über der Côte de . . . noch zwei Caudrons ankommen, die zu meiner Freude tiefer waren als ich. Ich flog hin, doch waren sie inzwischen schon über die Maas. Einen wollte ich trotzdem noch gern bedenken, da sah ich noch rechtzeitig hoch über der Stellung einen Nieuwport und einen anderen Caudron auf mich herunterstoßen. Ich nehme mir den gefährlicheren Gegner zuerst vor und fliege dem Nieuwport geradeswegs entgegen. Wir be-

knallten uns, rutschten übereinander weg, aber keiner traf den anderen. Ich wollte mich ja auch nur verteidigen. Wenn man aufeinander zufliegt, summieren sich die Geschwindigkeiten, so daß man nie etwas trifft. Doch da ich tiefer war, konnte ich weiter nichts tun, wenn ich keine Höhe verlieren wollte. Ich drehte sofort um und knallte hinter dem anderen kurz hinterher. Da kam auch schon der andere Caudron und machte dasselbe Manöver mit mir, nur schlechter wie der Nieuwport. Ich setzte mich auch sofort dahinter und wollte ihm noch etwas am Zeuge flicken, da kommt mir ein anderer Fokker zu Hilfe und zuvor. Dieser stürzt sich auf den Caudron, der, da wir inzwischen leider schon hinter der französischen Linie waren, sofort abstellte und ausriß. Der andere Fok-

ker ging schon hinterher. Das sah der Nieuwport und kam seinen bedrängten Kameraden zu Hilfe; dies sah ich und kam dem anderen Fokker zu Hilfe. Jetzt war folgende witzige Lage geschaffen; Unten der ausreißende Caudron, hinterher ein Fokker, hinter diesem der Nieuwport, hinter diesem ich. Das war eine lustige Knallerei. Schließlich ließ der Fokker von dem Caudron, und auch der Nieuwport von dem Fokker, da ihm die Schießerei allmählich langweilig wurde. Ich verschoß noch meine letzten Patronen und flog dann auch nach Hause. Die ganze Komödie hatte etwa eine Stunde gedauert. Gearbeitet hatte ich schwer genug, doch ohne sichtbaren Erfolg. Aber wenigstens hatte der andere Fokker (der sich nachher als Althaus entpuppte) und ich das Schlachtfeld behauptet.

Am 18. Mai kam Nummer 16. Ich flog gegen Abend und fand die ganze Gegend um Verdun durch unsere Doppeldecker verpestet, da hielt ich mich für volkommen überflüssig und ging deshalb etwas auf Reisen. Ich wollte mir einmal wieder die Champagne ansehen und flog bis A. und wieder zurück. In der ganzen Gegend herrschte der tiefste Frieden, sowohl auf der Erde wie in der Luft. Nur ein einziges Flugzeug hatte ich bei A. von fern gesehen. Da habe ich das Glück, auf meinem Rückfluge südöstlich M. zwei Sprengpunkte und gleich darauf einen zweimotorigen Caudron dicht bei mir zu finden. Der Franzmann hatte mich gar nicht gesehen. Er flog schon wieder nach Hause und ahnte nichts Böses. Da er gar keine Anstalten machte zu ent-

weichen oder anzugreifen, flog ich immer näher heran, ohne zu schießen. Als ich auf etwa fünfzig Meter nahe war und die beiden Leute im Apparat deutlich sehen konnte, fing ich ein wohlgezieltes ruhiges Dauerfeuer an. Gleich darauf kippte der Gegner und wollte nach unten entweichen, doch das war jetzt zu spät, ich war zu nahe heran und konnte ihn in aller Ruhe beschießen. Nach etwa hundertfünfzig Schuß sah ich den linken Motor stark qualmen, kurz darauf mit einer grell leuchtenden Flamme explodieren. Der Apparat überschlug sich, brach in sich zusammen und brannte auf. Wie ein Klotz fiel er in die zweite französische Stellung hinunter und brannte dort weiter. —

Am 20. Mai ging ich wieder in der Champagne auf Jagd und faßte auch

einen Farman nördlich V. Ich griff ihn hinter seiner Linie an, doch ging er gleich herunter. Trotzdem versuchte ich es mit ihm, da sonst weit und breit nichts zu sehen war. Ich hängte mich an seinen Schwanz und beschoß ihn, er wollte aber nicht fallen. Die Farmanpiloten sind durch den hinten liegenden Motor sehr geschützt. Man kann ihnen den Beobachter totschießen, Motor, Tanks, alles entzweischießen, wenn sie einmal drüben sind, kommen sie immer noch im Gleitflug herunter. Doch glaube ich in diesem Falle sogar den Führer verwundet zu haben, da der Apparat die typischen steuerlosen Bewegungen in der Längsrichtung machte. Da aber der Kampf schließlich zu weit hinter der Front war, flog ich nach Hause.

Am folgenden Tage hatte ich dann

endlich wieder einmal greifbare Erfolge. Mittags flog ich auf beiden Seiten der Maassperre. Jenseits der Linie flogen in großer Höhe zwei französische Jagdflugzeuge, an die ich nicht herankam. Ich wollte schon umkehren und ging im Gleitfluge über dem Toten Mann herunter, da sehe ich unten zwei Caudrons fliegen, die mir bis dahin entgangen waren. Ich ging auf die beiden zu, doch sie rissen aus. Auf etwa zweihundert Meter kam ich auf den einen heran und begann gerade zu schießen, da sehe ich einen von den Nieuwports auf mich stoßen. Dem wollte ich gern einen Denkzettel geben. Ich ließ von den Caudrons ab und flog nach Norden weg. Der Nieuwport kam hinter mir her in dem Glauben, ich hätte ihn nicht gesehen. Ich behielt ihn immer im Auge, bis er sich auf

etwa zweihundert Meter genähert hatte, dann warf ich plötzlich meine Maschine herum und flog auf ihn los. Er bekam einen gewaltigen Schreck, riß seine Maschine herum und nach Süden hin aus. Durch meinen Angriff hatte ich aber doch etwa hundert Meter gewonnen, so daß ich ihm auf hundert bis hundertundfünfzig Meter den Kahn vollschießen konnte. Er machte mir auch die Arbeit nicht schwer, sondern flog schnurgeradeaus. Außerdem hatte ich Munition zum Kenntlichmachen der Geschoßbahn mit. Der Gegner fing bald an zu torkeln, doch habe ich ihn nicht so lange verfolgen können, bis er unten aufschlug. Erst am Abend hörte ich vom Stabsoffizier der Flieger, daß schon mittags die Infanterie vom Toten Mann das Flugzeug als abgestürzt gemeldet hatte. — Am

Abend ging ich nochmals ohne bestimmtes Ziel auf Jagd, und hatte nach mehreren vergeblichen Versuchen nach etwa zwei Stunden Flugzeit Erfolg. Ich flog nördlich vom Bois de . . ., da sehe ich über diesem einen Franzmann fliegen. Ich tat so, als ob ich fortfliege und, siehe da, der Franzmann fiel darauf herein und kam nach bis über unsere Front. Jetzt stürzte ich mich mit gewaltiger Schnelligkeit (ich war viel höher) auf ihn. Er machte sofort kehrt, doch ohne entkommen zu können. Dicht hinter seinen Linien faßte ich ihn. Er ist auch jetzt noch so unklug, geradeaus zu fliegen, ich bin dicht dahinter und fange an zu hämmern, immer gutgezieltes Dauerfeuer. Ich hämmerte so lange, bis auch dieser Apparat wieder Feuer fing. Mitten im Schießen sehe ich den Gegner explo-

dieren, in sich zusammenbrechen und hinunterstürzen. Unterwegs montierte er gleich noch den einen Flügel ab — So hatte ich an einem Tage Nummer 17 und 18.



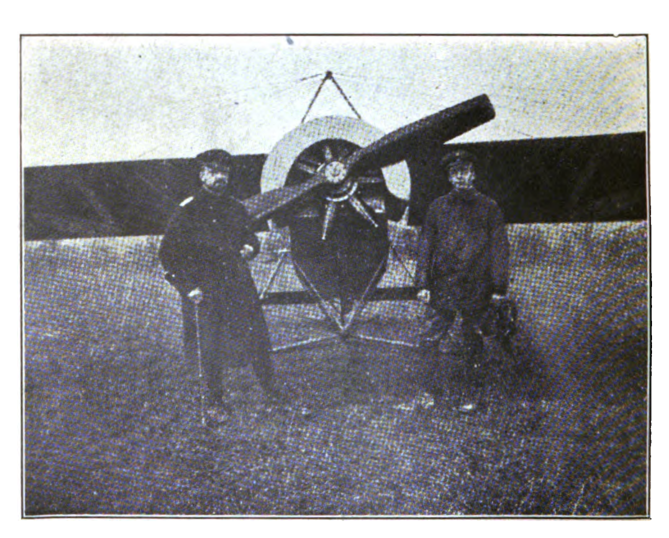
Beim Anlegen der Fliegerkleidung



Mein Flugzeug in den Wolken



DAS ELTERLICHE HAUS IN ZIEBIGK BEI DESSAU
Von Oswald Bölcke im Juni 1916 selbst aufgenommen



MIT BRUDER WILHELM AM FLUGZEUG, SEPTEMBER 1914

DRITTER ABSCHNITT
AUF URLAUB

DRITTER ABSCHNITT

AUF URLAUB

4. Juli 1916

Ich war jetzt in S. gerade dabei, alles für meine Staffel einzurichten. Da alle Behörden mich schnell und entgegenkommend unterstützten, hatte ich bald meine ganzen Sachen zusammen, so daß jetzt am 30. Juni alle umziehen konnten. Nun stelle sich einer mein Pech vor: Gerade an diesem Tage mußte ich von der Bildfläche verschwinden. Das kam folgendermaßen:

Vor Verdun war fliegerisch nicht allzuviel los, die Kundschaft war sehr verschüchtert. An dem einen Tage, als etwas mehr Betrieb war, war ich vormittags schon zweimal geflogen und saß gelangweilt auf dem Flugplatz. Da

hörte ich plötzlich Maschinengewehrfeuer in der Luft und konnte zusehen, wie ein deutscher Doppeldecker von einem Nieuwport attackiert wurde. Der Deutsche landete auch bald darauf bei mir auf dem Platz und erzählte noch ganz außer Atem:

"Der Teufel ist an der Front los. Sechs Amerikaner sind oben. Ich habe deutlich die amerikanische Flagge am Rumpf gesehen. Ganz frech sind die Burschen gewesen und sind bis an die Front und herüber gekommen." Na gar so gefährlich stellte ich mir das nun nicht vor und startete, um die sechs Amerikaner auch meinerseits zu begrüßen. Das konnten sie verlangen, das erforderte schon die Höflichkeit. Tatsächlich treffe ich auch noch die Burschen über dem Maßbogen. Ziemlich frech flogen sie geschlossen dort auf

und ab. Ich ging auf sie zu und begrüßte den ersten mit meinem Maschinengewehr. Gerade dieser schien noch ein ziemlicher Anfänger zu sein, jedenfalls kam ich ihm ohne jede Schwierigkeit sofort auf gute Entfernung, hundert Meter etwa, in den Nacken und konnte ihn bearbeiten. Da er ziemlich in Wolken war und fast nur geradeaus flog, hatte ich die berechtigte Hoffnung, ihn bald erledigen zu können. Doch war mir das Glück unhold. Ich hatte das erstemal meine gerade aus der Fabrik zurückgekommene Maschine und bekam nach zwanzig Schuß links und fünfzig Schuß rechts Ladehemmungen, die ich vergeblich zu beseitigen versuchte. Während ich mich noch mit meinen Maschinengewehren herumquälte, waren die anderen "fünf Amerikaner" heran-

gekommen. Da ich nicht schießen konnte, zog ich vor, auszurücken und, da die ganze Horde hinterher kam (ich konnte mich ja auch nicht mehr wehren), meinen Flug etwas zu beschleunigen, indem ich meine Maschine über dem linken Flügel herunterkullern ließ. Ein paar hundert Meter tiefer nahm ich den Apparat wieder in die normale Lage, doch da der Schwarm immer noch versuchte hinterher zu kommen, so wiederholte ich das Manöver noch einmal. In achthundert Meter Höhe nahm ich die Maschine wieder hoch und flog, wenig vergnügt, aber doch unangeschossen, nach Hause. Ich sah bloß noch, daß die Amerikaner immer weiter an der Front Sperre flogen [1]). Das boste mich, ich stieg sofort

[1]) Der Erfolg war der, dass am folgenden Tage der englische Funkendienst behauptete: "Gestern schoss Adjutant Ribière den berühmten Hauptmann Bölcke im Luftkampf bei Verdun ab." Ich habe ihn inzwischen von seinem Irrtum erlöst.

in meine zweite Maschine und flog wieder los. Doch sollte ich den Tag nichts erreichen. Ich war kaum fünfzehnhundert Meter hoch, krach, ging unter großem Getöse mein Motor entzwei und ich mußte auf einer Wiese bei C. notlanden.

An diesem Tage begab sich noch ein hübscher Flug. Von einer Artilleriefliegerabteilung sollte die ganze französische Artilleriestellung bei B. und westlich Verdun photographiert werden. Dazu wollte Hauptmann V. im Geschwader herübergehen und bat mich, mit zwei anderen Fokkern doch als Schutz mitzufliegen. Ich ging mit dem Geschwader hinüber und war, da ich mich am dichtesten heranhielt, gleich zur Stelle, als zwei französische Jagdflugzeuge angriffen. Der erste kam gar nicht richtig heran, der zweite

stürzte sich auf den ersten Doppeldecker, in dem Hauptmann V. saß. Da dieser gerade mit dem Glas nach unten beobachtete, hat er den Franzosen gar nicht bemerkt. Auch der Führer sah den Gegner erst im letzten Moment und machte eine so steile Kurve, daß V. beinahe aus der Karosserie gepurzelt wäre. Ich kam dem Doppeldecker zu Hilfe und nahm mir den Franzmann vor, der nun mit einem Male sehr heftig ausreißen konnte. Ich bekam ihn kaum ins Korn, er kollerte immer durcheinander, ich hinterher. Auf achtzehnhundert Meter gab ich ihm nochmals eine gehörige Salve und ließ dann von ihm ab. Meinem Geschwader tat der nichts mehr. Da mir ein Zünddraht gerissen war und der Motor nicht mehr richtig lief, flog ich darauf wieder nach Hause.

Das Geschwader hat in aller Ruhe seine Photographien machen können und war mit dem Erfolg sehr zufrieden. Der von mir angegriffene Apparat wurde zuerst als abgestürzt gemeldet; doch hieß es nachher, er habe sich doch schließlich wieder gefangen und sei weiter geflogen.

Dann kam der überaus traurige Fall von Immelmann. Eines Abends hieß es bei uns plötzlich, er sei abgestürzt. Ich hielt das zuerst nur für eines der bekannten Gerüchte, doch leider wurde die Meldung am Abend vom Stabsoffizier bestätigt und gesagt, daß Immelmann nach Dresden übergeführt würde. Ich bat dann, gleich zur Überführung nach D. fliegen zu dürfen.

Es war sehr feierlich. Immelmann lag im Hof eines Lazaretts wundervoll aufgebahrt. Ringsherum standen große

Obelisken mit Pechfackeln. — Immelmann ist durch einen ganz dummen Unfall ums Leben gekommen. Alles was die Zeitungen über Luftkampf usw. schreiben, ist Unsinn. Ihm ist ein Teil seines Propellers weggeflogen, durch den Ruck sind die Spanndrähte im Rumpf gerissen und dieser ist dann abgebrochen. Ganz abgesehen von dem traurigen persönlichen Verlust ist meiner Ansicht nach der moralische Erfolg für den Gegner nicht zu unterschätzen. —

Die Gelegenheit, wieder einmal gegen die Engländer zu fliegen, nutzte ich in D. gründlich aus. Es gefiel mir so gut, daß ich meine Abreise nach S. immer weiter hinausschob. Einen Abend flog ich einen der Halberstädter Doppeldecker; das war das erste Erscheinen dieser Maschine an der

Front. Da sie etwas Ähnlichkeit mit den englischen B. E. hat, gelang es mir einen Engländer vollkommen zu überraschen. Ich kam auf fünfzig Meter unbemerkt heran und beschoß ihn kräftig. Doch da ich zu schnell herangekommen war, und die Maschine noch nicht so in der Hand hatte wie den Fokker, fiel der Engländer nicht gleich. Ich ging unter ihm weg, er machte sofort kehrt und ging nieder. Ich stieß hinter ihm her, doch hatte ich durch Stemmung des Gurtes Ladehemmung, mußte abbiegen, und bis ich erfaßt hatte, woran der Fehler lag, war der Gegner fort.

Am nächsten Tage bin ich noch zweimal an Engländer herangekommen. Das erstemal war es ein Geschwader von sechs Vikers. Ich startete, als die Gesellschaft in L. war, die anderen

Fokker von D. mit mir. Da ich die schnellste Maschine hatte, kam ich zuerst an den Gegner. Ich nahm mir einen vor und habe ihn ordentlich zerpflückt, muß ihn auch gut getroffen haben, da einmal aus seinem Motor (hintenliegend) eine große gelbe Rauchsäule herausqualmte. Ich dachte, jeden Augenblick müsse er brennen, doch entkam er mir im Gleitflug über die Linien und ist nach Meldung der Infanterie zwei Kilometer hinter der Front gelandet. Ich habe ihn nicht ganz erledigen können, weil ich mich rechts verschossen und links Ladehemmung hatte. Inzwischen waren die anderen Fokker auch an das Geschwader herangekommen. Ich sah noch eine 160 P.S. (Mulzer) einen Engländer sehr schneidig bearbeiten, da dieser aber bald Unterstützung erhielt, kam

ich Mulzer wenigstens dadurch zu Hilfe, daß ich den einen Engländer annahm und von Mulzer wegzog. Daß ich nicht mehr schießen konnte, wußte ja der Gegner nicht. Mulzer sah und erkannte mich und griff dann nochmals frech an. Leider hatte er auch nur denselben halben Erfolg wie ich kurz zuvor, und als Mulzer umkehrte, flog ich auch zurück.

Am Mittag kam ich nochmals an einen Engländer, doch entwischte mir dieser, da er sofort in Wolken ging. — Unterdessen hatte der Kronprinz einmal, der Stabsoffizier mehrmals angerufen, ich sollte sofort zurückkehren. Ich hatte zuerst erwidert, ich wolle besseres Wetter abwarten, worauf mir schließlich gesagt wurde, bei schlechtem Wetter solle ich mit der Bahn fahren. Na, dann half es nichts, und

am nächsten Morgen flog ich nach S. zurück. Hier fand ich ein Telegramm vor: "Hauptmann Bölcke meldet sich sofort beim Chef des Feldflugwesens. — Er steht zur Verfügung der Obersten Heeresleitung." — Meine Freude war groß, glaubte ich doch bestimmt, zur Zweiten Armee zu kommen, wo die englische Offensive gerade begann. Am Nachmittag meldete ich mich beim Kronprinzen ab, doch kamen mir hier schon Zweifel, da er meine weitere Verwendung vollkommen im unklaren ließ. Am nächsten Tag meldete ich mich beim Chef des Feldflugwesens in C., und siehe da, meine Erwartungen wurden in jeder Weise übertroffen: Ich sollte vorläufig nicht weiter fliegen, sondern bei C. einen ruhigen Posten übernehmen, um meine "Nerven" zu schonen. Meine Wut kann man sich

vorstellen. Ich soll mich bei C. in eine Kaltwasserheilanstalt setzen und in den Himmel starren. Wenn ich irgendeinen Wunsch hätte, sollte ich es nur sagen, nur fliegen dürfte ich vorläufig nicht mehr. Meine Wut kann man sich vorstellen. — Als ich sah, daß gegen die Entscheidung nichts auszurichten war, meinte ich, ehe ich mich nach C. setzte, ginge ich lieber auf Urlaub, und wenn es möglich wäre, würde ich mir bei dieser Gelegenheit einmal die anderen Fronten ansehen. Das wurde dann, nachdem ich mit Wilhelm kurz telephoniert hatte (auch der freute sich, anstatt mich zu bedauern), in die Form gebracht: "Hauptmann B. tritt im Auftrag des . . . nach der Türkei usw. eine Dienstreise an."

Wenn das auch kein Ersatz für meine Arbeit war, so war es doch

wenigstens ein Pflaster auf die Wunde. —Ich fuhr dann sofort nach S., um meine Sachen zu packen und die zwei Tage, die mir noch blieben, kräftig zum Fliegen auszunutzen. Ich flog den Abend noch zweimal, die Zeit mußte ausgenutzt werden. Trotz sehr schlechten Wetters hatte ich auch beim zweiten Male das Glück, fünf Franzosen an der Front zu treffen. Einer wagte sich in greifbare Nähe und wurde von mir attackiert. Er war ziemlich tief und über seinen Gräben, doch in meiner augenblicklichen Stimmung war mir das ganz gleichgültig. Ich ging an ihn heran, bearbeitete ihn mit beiden Maschinengewehren, bis ich ganz nahe war, zog dann die Maschine über ihm weg, machte eine Kurve, wollte ihn wieder angreifen, doch fand ich ihn nicht mehr (es war auch schon

Offizier am Geschütz im Flugzeug

Deutsche Marine-Aviatiker auf einem Flugplatze an der Nordsee

sehr dunkel). Als ich nach Hause kam, erkundigte ich mich, ob der Bursche vielleicht abgestürzt sei, doch wußte niemand Bescheid.

Am nächsten Tage war schlechtes Wetter, und ich flog deshalb zu Wilhelm hinüber, um einige Sachen zu besprechen und ihm Lebewohl zu sagen. Nun kann man sich mein Erstaunen vorstellen, als ich nachmittags im Funkenbericht lese: "Gestern wurde bei Douaumont ein französisches Flugzeug abgeschossen." Das konnte nur meines sein, weil ich wegen des schlechten Wetters an dieser Stelle der Front der einzige Deutsche gewesen war. Ich klingelte also sofort den Stabsoffizier an und erkundigte mich: Ja, das sei gestern abend ein Fokker gewesen, aber man wußte nicht, wer. Ich teilte ihm darauf Zeit, Ort und nähere Um-

stände meines Kampfes mit, worauf er sehr erstaunt war und mir sofort für weitere Fälle das Fliegen verbot. Er wollte sich noch nach Näherem erkundigen. Am nächsten Morgen kamen dann die überraschenden Angaben: Das feindliche Flugzeug, das über unserer ersten Linie angegriffen wurde, ist, da heftiger Südwest war, in unsere Linien gefallen. Das war sehr schön für mich. Jetzt, nachdem ich nach meiner Beförderung zum Hauptmann noch einen positiv heruntergeholt und alle Lügennachrichten des Feindes Lügen gestraft hatte, wurde mir das Scheiden von der Front nur noch halb so schwer. Auch die anderen, meine Staffel, Monteure, Freunde usw., alle freuten sich. Um aber eine etwaige Wiederholung solcher Seitensprünge vollkommen zu unterbinden, mußte ich

noch am selben Tage nach Ch. Freude hat es mir gemacht, daß ich noch bei meinem Weggang alle meine vier Monteure zu Gefreiten machen und drei von ihnen das Eiserne Kreuz überreichen konnte. In Ch. habe ich nur noch kurz meine Vorbereitungen, Pässe usw. für meine Reise besorgt und bin jetzt auf dem Wege nach Dessau — Berlin. Am Tage meiner Abfahrt war ich zum Frühstück bei Seiner Majestät befohlen, der, mich begrüßend, meinte: "Sehen Sie wohl, jetzt haben wir Sie an die Leine gelegt."

Komisch, alle Leute freuen sich, daß ich vorläufig im Glashaus sitzen muß. Das schlimmste an der ganzen Geschichte ist, daß ich gerade jetzt, wo durch die englische Offensive eine noch nie dagewesene feindliche Fliegertätig-

keit herrscht und wo man meine Erfahrungen benutzen könnte, in vorläufige Zwangsruhe versetzt werde.

WIEN, 8. JULI 1916

Meine Abreise von Berlin war einigen Zwischenfällen unterworfen. Mein Zug ging früh 8 Uhr 6 vom Zoo. Eine halbe Stunde vor der Abfahrt merkte ich, daß mein Pour le mérite nicht da war. Ohne den Orden konnte ich mich aber doch auf der Reise nicht sehen lassen. Ich fuhr nun schnell, um ihn zu holen, er war aber im Zivil steckengeblieben, und dies hatte mein Bursche schon fortgebracht. Auto gab es natürlich nicht, ich fuhr in aller Eile in der Elektrischen los. Mein Bursche packte inzwischen die Sachen zusammen. Erfolg: ich kam gerade auf dem Bahnhof an, wie der Zug die Halle

verließ, mein Bursche toste unterdessen samt Gepäck auf dem Bahnhof Friedrichstraße herum. Nach einigen Irrfahrten trafen wir uns beide wieder in unserer Pension, Fischer wie Espenlaub zitternd, da er glaubte, er sei an allem schuld. Ich änderte nun sofort meinen Reiseplan, da die Tage bis zur Abfahrt des nächsten Balkanzuges ausgenutzt werden mußten: Wien—Budapest. Von der Inspektion der Flieger ließ ich mich in Wien anmelden und fuhr am Abend vom Anhalter Bahnhof ab. Als Schlafkumpanen hatte ich einen böhmischen Kohlenkönig, der nur 30 000 000 Kriegsanleihe gezeichnet hat und sehr nett war. Bis auf einige Attacken von Autogrammsammlern verlief die Reise ruhig. In Tetschen an der Grenze wurde ich durch die Liebenswürdig-

keit eines österreichischen Offiziers von der Grenzkontrolle befreit, und es war der größte Kummer meines Kabinenkameraden, daß er trotz aller Empfehlungsschreiben doch zur Kontrolle mußte, während ich mich ungeschoren ins Bett legen konnte.

10. Juli 1916

In Wien wurde ich auf dem Bahnhof von einem österreichischen Luftkameraden in Empfang genommen und fuhr gleich darauf zum Kommandanten der Lufttruppen, der mir in liebenswürdiger Weise einen Kameraden als Bärenführer und ein Auto zur Verfügung stellte. Am selben Morgen fuhr ich nach Fischamend. Da Sonntag war, konnte ich am Nachmittag militärisch nichts mehr unternehmen und machte gegen Abend mit meinem Begleiter einen Bummel durch Wien,

auf dem ich mir das Wichtigste zeigen ließ.

13. Juli 1916

Früh fuhren wir auf den Flugplatz Aspern, der etwa Adlershof entspricht. Hier sah ich sehr interessante Flugzeuge: zum erstenmal ein italienisches Capronifiugzeug und einen französischen Apparat, mit dem ein verrückter Franzose den Versuch gemacht hat, von Nancy über Berlin nach Rußland zu fliegen. Beinahe wäre es ihm geglückt. Er soll bis an die Ostfront gekommen und dort abgeschossen worden sein, nachdem er beinahe zehn Stunden geflogen war. Über Berlin will er nachts um ½1 Uhr gewesen sein.—Dann waren verschiedene österreichische, ziemlich exotisch aussehende Flugzeuge da.

Nachmittags meldete ich mich beim

Oberst ab, der mir sehr zuriet, auf der Rückreise vom Balkan auf jeden Fall die Gebirgsfliegerei bei Trient anzusehen. Ob ich es tun kann, weiß ich noch nicht, es hängt von der Zeit und sonstigen Umständen ab. —

Am Nachmittag fuhr ich mit einem Ehepaar, das ich schon von der Eisenbahn her kannte und durch Zufall im Hotel wieder traf, auf den Kahlenberg, um mir Wien von oben anzusehen. Die Leutchen kamen sich sehr geschmeichelt vor und versäumten keine Gelegenheit, mir das andauernd zu versichern. Dazu hat mich auf der Rückfahrt der erste Reporter gefaßt. Der arme Mann hatte durch Zufall von meiner Anwesenheit in Wien gehört und mich zwei Tage lang verfolgt, bis er mich hier oben zu fassen bekam. Er saß mir gegenüber in der Zahnrad-

bahn, und mir machte es viel Spaß, ihn zappeln zu lassen und zu frozzeln. Da ihm nichts half, war er beinahe am Verzweifeln. Am Schluß war er aber doch zufrieden, daß er wenigstens mit mir gesprochen hatte. — Am Abend bummelte ich dann noch ein wenig in Wien herum, das einen wesentlich ruhigeren Eindruck wie Berlin macht. Man hat in Wien mehr das Gefühl, in einer gemütlichen Residenz als in einer modernen Weltstadt zu sein.

13. JULI 1916

Um die langweilige Eisenbahnfahrt nach Budapest, wo ich den Balkanzug Donnerstag nacht besteigen will, zu sparen, fahre ich heute von Wien nach Budapest auf einem Postdampfer. So habe ich einen viel größeren Eindruck und Genuß von dem Lande. Wenn die

Fahrt mit einer auf dem Rhein auch nicht zu vergleichen ist, so ist sie doch wunderschön. Bis Preßburg geht es durch Hügelland, dann durch Ebenen, zu beiden Seiten baumbewachsene Ufer, teilweise Wald.—Auf der Fahrt hat mich bald ein zwölfjähriger Junge erkannt, der mich nicht wieder los ließ. Es war ein drolliger Kerl, er kannte beinahe sogar die Daten von meinen abgeschossenen Flugzeugen. Als Schlimmstes erzählte er mir: er habe eine Tante, die noch nicht einmal gewußt hätte, wer Immelmann sei. Von Komorn änderte sich der Charakter der Donau vollkommen. Die Auen rechts und links hörten auf, links blieb vorläufig noch flaches Land, während rechts schon die Hügel anfingen. Von Gran, wo ich die herrliche St. Johannkirche photographiert habe, bis Wait-

zen ähnelt die Gegend fast vollkommen dem Rheinland. Von Waitzen bis Budapest werden die Ufer flacher, doch hat man in nicht allzu großer Entfernung die waldigen Berge und weiterhin Budapest, über dem die Sonne gerade wunderbar unterging. Das Schönste war Budapest selbst. Es macht einen imposanten Eindruck, rechts das königliche Schloß und die Burg, links die großen Hotels und Gebäude, vor allem das Parlament.

12. Juli 1916

Recht lange geschlafen. Dann auf die Burg gestiefelt und Gesamtansicht von Budapest genossen.

Am Nachmittag fuhr ich mit Oberleutnant F. in einem Wagen durch Ofen zur Margarten-Insel, am Parlament vorbei zum Stadtgarten, wo bei

Kugler ordentlich Kuchen gegessen wurde. Von dort zum Bummel auf den Kai. Am Abend war ich mit deutschen Herren zusammen.

Budapest macht einen sehr modernen Eindruck die Frauen zum Teil supermodern.

13. Juli 1916

Belgrad verschlafen. Mitten in Serbien aufgewacht durch Musik auf einem Bahnhof. Fahrt längs der Morawa: Berge auf beiden Seiten begrenzen das weite Tal, in diesem viele Maisfelder und Weiden mit Kühen. Von Nisch (Stadt mit niedrigen Häusern) ab Fahrt durch enges, von schon zum Teil hohen Felsen begrenztes Tal, längs der bulgarischen Morawa von Pirot (bulgarisch) nimmt Gegend mehr den Charakter von Hochfläche mit Bergkuppen an, im Hinter-

grund ab und zu höhere Berge. Gegend ziemlich steinig und zunächst wenig bebaut. Je näher man Sofia kommt, desto breiter wird die bebaute Fläche, schließlich vollkommene Ebene, im Hintergrund der Balkan. Sofia: kleiner Bahnhof, niedrige Häuser. Hinter Sofia wird es dunkel.

14. Juli 1916

Auf der Fahrt durch die Türkei. Adrianopel verschlafen. Zollrevision.

Gegend: Hochland, wenig bebaut, keine Bäume, aber ab und zu Dörfer, doch sehr wenig und klein, meistens strohbedeckte, einzeln liegende niedrige Häuser. Streckenweise Gegend mit Buschwerk überzogen. Das meiste Gebiet unbebaut, hier und da mitten drin ein Mais- oder Kornfeld.

Bahn eingleisig wenig Ausweichstel-

len. Bahnverkehr jetzt im Krieg arg erschwert. Auf den Stationen lange Aufenthalte.

Bevölkerung ärmlich gekleidet, mit bunten Bauchbinden und phantastischen Kopfbedeckungen. Augenblicklich ist hier Fastenzeit. Das soll die Leute arg beeinflussen.

Die Frauen arbeiten auch mit, haben jedoch auch hierbei stets irgendein Tuch um den Kopf. Wir trafen einen Militärtransport, die Kerls, verbrannte kräftige Gestalten; ihre ganze Ausrüstung schien deutschen Ursprungs.

In der Nähe des Meeres einmal Ackerwirtschaft größeren Stils.

An der Meeresbucht von Kutschuk das erstemal eine weidende Kamelkarawane.

Dann das Meer selber braun, grünlich, violett, in allen Farben scheinend,

am Strande sich tummelnde Schwimmer und zwei Ballonabwehrkanonen.

St. Stefano orientalische Stadt in gutem Sinne. Am Strand liegend, nette kleine europäische Häuser. Hier ist das türkische Johannistal, eine Funkenstation usw.

Dann kommt Konstantinopel. Man sieht von der Bahn beim Einfahren nicht viel, und das, was man sieht, ist nicht allzu schön: alte, schmutzige Häuser, die man umblasen könnte.

Auf dem Bahnhof wurde ich von mehreren deutschen Fliegern abgeholt und in ein Hotel gebracht.

Am Abend bin ich mit einigen Offizieren und einigen Herren vom deutschen Kriegsministerium zusammen.

15. JULI 1916

Früh, Fahrt ins' Große Hauptquartier. Meldung bei Enver Pascha, der mir persönlich den Eisernen Halbmond überreicht. Enver, noch verhältnismäßig jung, macht einen sehr sympathischen, energischen Eindruck. Anschließend ging ich mit einem Dolmetscher durch den Bazar, ein Gewirr von Sträßchen, Gassen und Gängen, in denen alle denkbaren Sachen feilgeboten werden. Darauf in die Agia Sofia, die größte Moschee, und die Sultan Ahmed die in eine Kaserne umgewandelt war.

Am Nachmittag fuhren wir zum "General" (Wohnschiff der deutschen Marineoffiziere). Am Abend waren wir in Petit Champ, einem Gartenlokal mit deutscher Marinemusik.

Viel Spaß macht mir mein Bursche, der ganz unglücklich ist, weil er sich

nicht recht zurechtfindet und von den Leuten andauernd übers Ohr gehauen wird. Er hatte sich die Türkei ganz anders vorgestellt. Ganz empört war er, daß die Händler schon um 3 Uhr nachts anfingen, in den Straßen Lärm zu machen und ihre Waren auszurufen.

16. Juli 1916

Vormittags fuhr ich mit Leutnant H. hinaus auf den "General", um ein U-Boot zu besichtigen.

Mittags kam am Hotel ein griechisches Leichenbegängnis vorbei. Der Sargdeckel wird vorausgetragen und unten erscheint auf einer Bahre unverhüllt die Leiche.

Am Nachmittag bin ich in Galata etwas umhergestiefelt und habe dabei den Sultan gesehen, der gerade aus einer Moschee kam. Erst kam berit-

tene Gendarmerie, dann berittene Leibgarde, dann Adjutanten, dann kam der Sultan in einer vierspännigen Kalesche und endlich dasselbe Gefolge in umgekehrter Reihe.

17. Juli 1916

Am Vormittag habe ich endlich etwas von der Fliegerei sehen können. Wir fuhren mit dem Auto durch Stambul, durch die alte byzantinische Stadtmauer, an den alten Friedhöfen und einigen Kasernen vorbei, durch die öde Gegend nach St. Stefano und besichtigten die dortige Fliegerstation. Hier hat Major S. sich ein ganz hübsches Reich aus dem Nichts geschaffen, denn alle Beschaffungen stoßen natürlich bei der jetzigen Lage auf große Schwierigkeiten.

Am Mittag war ich Gast bei der Marine auf dem "General".

Nachmittags fuhr ich mit Kapitän D. und anderen Herren durch den Bosporus nach Therapia zum Botschaftergarten, wo der deutsche Ehrenfriedhof wundervoll liegt. Danach besichtigten wir in Beikos eine Schuhfabrik, worauf wir zur "Goeben" und "Breslau" fuhren, wo ich reizend aufgenommen wurde. Nach einer kurzen Besichtigung der beiden Schiffe und anschließendem Essen war ich bei schönstem Abendkonzert auf Deck. Beim Weggang hat mich Kapitän A., Kommandant der "Goeben", hochleben lassen. Was sie nicht alles machen! Wer hätte das früher gedacht.

18. Juli 1916

Heute bin ich mit S.'s Adjutanten, einem Türken, mit dem Motorboot auf dem Marmarameer spazierengefahren:

am Schloß des Sultans vorbei nach Skutari, wo ich kurz ausstieg, von dort an der asiatischen Küste entlang, nach den Prinzeninseln, wo wir in Prinkepu landeten. Prinkepu ist des Berliners Grunewald oder Wannsee für die Konstantinopler, eine wundervoll mitten im Meer gelegene, bergige, mit Kiefern bewachsene Insel, auf der viele Wohlhabende ihre Sommersitze aufgeschlagen haben. Hierher fliegen Sonnabend-Sonntag die meisten Konstantinopler aus. Im Garten des Kasinos, den Blick aufs Meer und die Nachbarinseln, haben wir Kaffee getrunken. Gegen Abend waren wir nach Umfahrung der Nachbarinseln (auf der einen haust auch der gefangene Verteidiger von Kut-el-Amara in einer sehr schönen Villa) wieder zu Hause.

19. Juli 1916

Um neun Uhr Abfahrt nach Panderma. Das Marmarameer ziemlich ruhig, anfangs geringer Wellenschlag mit Schaumkronen, gegen Ende der Fahrt weniger. Schiff außer von wenigen Offizieren meist von Landbevölkerung, auch Frauen, benutzt. In Panderma, Stadt mit Hafen (viele kleine Segler), am Bergeshang gelegen, meist aus Holzhäusern bestehend, wurden wir von kleinem Regierungsdampfern abgeholt, während die anderen von "Hamals" ausgebootet wurden. Nach kurzem Aufenthalt ging es im Salonwagen (der Zug war eigens für uns bestellt) auf Reisen. Bis zum Manias Gör ziemlich öde, auf dem See einige Fischerboote, unterwegs viele Störche. Die Gegend ändert sich im Sursulu-Su-Tal: öfter Dörfer, gut bebaut, Weiden,

Obstbäume, große Ochsen- und Schafherden, neben der Bahn gute Chaussee, an den Hängen waldähnliche Gebilde. Dann wurde es dunkel. Nach einem vergnügten Abendessen gut geschlafen.

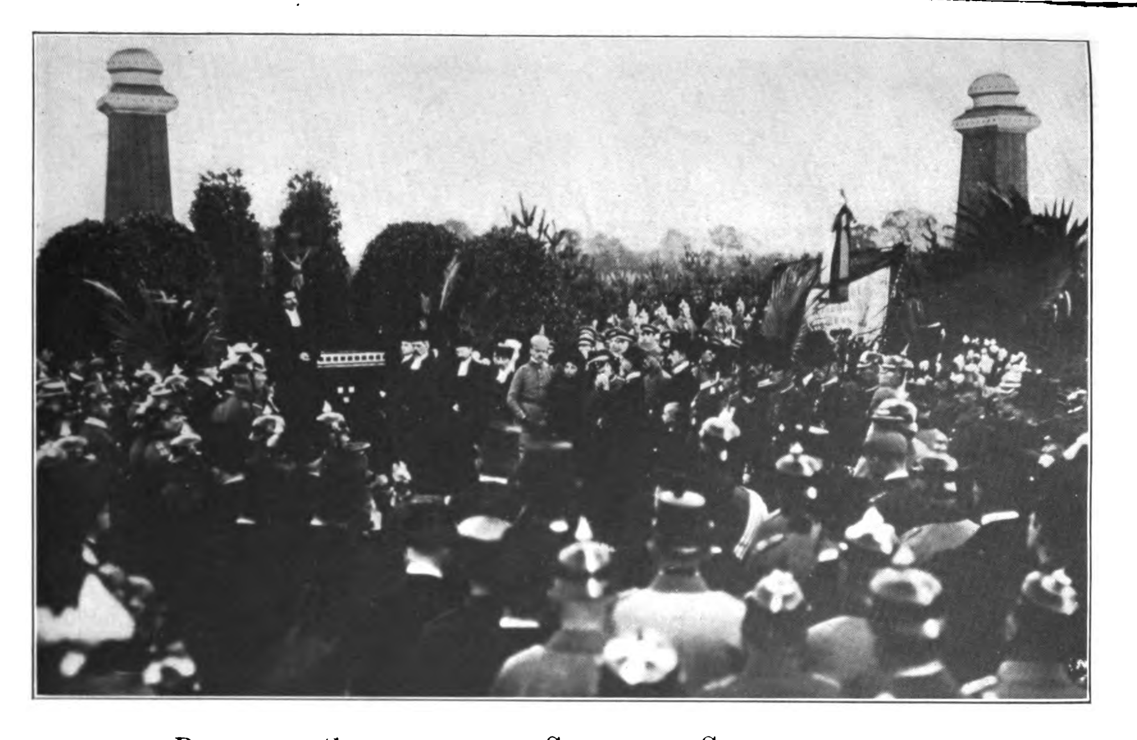
20. Juli 1916

Südlich Akbissal aufgewacht. Gegend sehr schön, fruchtbar und bebaut, auch viele Herden, Kamelkarawanen, voraus als Leittier ein Esel.

Die Ebene wird allmählich immer üppiger. Smyrna liegt wundervoll am Hange. Auf dem Bahnhof war Buddecke mit einigen andern Herren. Untergekommen bin ich im Hotel Krämer, unmittelbar am Meer; von meinem Balkon aus übersehe ich den ganzen Golf von Smyrna. — Nachmittags, nachdem ich mich bei Excellenz Liman-Sanders gemeldet hatte, Spaziergang durch den



Aufbahrung in der Johanniterkirche in Dessau



Der letzte Segen, bevor der Sarg in die Gruft gesenkt wird

Bazar, der aber nicht so groß wie in Stambul war.

21. Juli 1916

Um 10 Uhr Fahrt zum Flugplatz Sevdi Kös, südlich Smyrna. Die Flieger hausen in einer Schule. Dicht beim Flugplatz Zeltlager einer Division. Türkische Soldaten machten einen guten Eindruck.

22. Juli 1916

Am Vormittag ging ich mit einigen Herren und Damen nach Cordelio baden, von wo uns Buddecke mit einer Jacht abholte. Es war eine sehr schöne Fahrt. Die Aussicht vom Golf auf die Berge ringsum und auf Smyrna war wundervoll.

23. Juli 1916

Am Vormittag wieder Bad in Cordelio, wo wir lustige Aufnahmen machten.

24. Juli 1916

Lange geschlafen. Am Nachmittag Segelpartie mit einigen Herren zum zukünftigen Wasserflugplatz.

25. Juli 1916

Am Vormittag bin ich allein in den entlegeneren Stadtvierteln von Smyrna herumgestreift. Hier ist das Bild wesentlich "orientalischer".

Jetzt muß ich doch auf dem langen Wege über Panderma — Konstantinopel nach den Dardanellen fahren. Ich verliere so acht Tage, was jammerschade ist. Im Flugzeug wäre ich in 2½ Stunden drüben, doch will Buddecke mir durchaus keins geben. Er führt tausend Gründe dagegen an, doch glaube ich, daß er dementsprechende Instruktion hat.

31. Juli 1916

Am 28. Juli fuhr ich früh 10 Uhr mit einem kleinen Kanonenboot, das eine "Malone" im Schlepptau hatte, nach Tschanak zu den Dardanellen. Gallipoli ist ein kleines Landstädtchen mit großen Kasernen, die zum Teil etwas auswärts liegen. Einige Häuser am Strand waren zerschossen. In Tschanak gegen mittag eingetroffen, gingen wir zu Merten-Pascha, uns zu melden. Am Nachmittag war ich auf dem Flugplatz und flog über Troja—Kumkalessi—Sedil-Bahr zur alten englischen Stellung. Der Flug war sehr schön, wunderbar hoben sich die Inseln Imbros, Tenedos und vor allem Samothrake aus dem Meer. In der Kophalobucht von Imbros sahen wir deutlich die englischen Schiffe liegen. Außer dem üblichen Grabenwirrwarr

hoben sich bei Sedil-Bahr die früheren englischen Lager deutlich ab. Dicht bei Thalaka lagen ein versenkter türkischer Kreuzer und ein englisches U-Boot auf der Seite, zum Teil noch außer Wasser, bei Sedil-Bahr waren verschiedene Dampfer und ein altes französisches Linienschiff auf Strand aufgefahren. Die öde, leblose hügelige Halbinsel war sehr klar zu übersehen. Bei Kilid-Bahr waren größere türkische Truppenlager.

30. Juli 1916

Mit einem kleinen Dampfer nach Sedil-Bahr gefahren. Wir stiegen schon etwas vorher aus, um mit einem Marineoffizier, der uns erwartete, die ganze Stellung über die Halbinsel bis zur anderen Seite abzureiten. Auffallend war der Unterschied zwischen türkischer und englischer Stellung.

Die Engländer hatten natürlich mit viel mehr und besseren Mitteln arbeiten können. Es ist jetzt noch ein wüstes Durcheinander. Dann habe ich mir die englischen Landungsstellen angesehen, wo die Engländer zum Schutze einfach ein paar Dampfer auf Strand gesetzt hatten. Nach kurzem Frühstück flog ich mit M. nach D. und von dort am Nachmittag an der Nordküste des Marmarameers entlang nach St. Stefano zurück.

31. Juli 1916

Heute Beiramfest: alles geflaggt, sonntäglich gekleidet, Musik, Trommeln, Gedränge auf der Straße, Verkauf von Halbmondblumen, Umzüge mit Fahnen unter Gesang.

1. August 1916

Nach kurzem Aufenthalt im Kriegsministerium und Bazar Abfahrt von Konstantinopel. Enver-Pascha reist mit demselben Zuge. — Zum Tee ließ mich Enver durch seinen Diener in den Salonwagen holen. Er war sehr gesprächig und lebhaft in der Unterhaltung, die fast nur deutsch geführt wurde.

2. August 1916

Gegen 11 Uhr kam ich nach einer schönen Fahrt durch die gutbebauten Gegenden Rumeliens und nach Überholung eines türkischen Militärtransports in Sofia an, wo ich von der deutschen Fliegerabteilung empfangen wurde. Am Nachmittag Spazierfahrt durch Sofia, das den Eindruck einer mitteldeutschen Residenzstadt macht. Kurzer Besuch in der Junkerschule,

dann Besichtigung der großen Kathedrale.

3. AUGUST 1916

Der militärische Schliff in der Junkerschule, in der ich am Vormittag war, machte einen sehr guten Eindruck. Dann fuhren H. und ich zum Flugplatz bei Sofia, wo in der Hauptsache Ottoapparate vertreten waren.

Am Nachmittag bin ich mit St. zur Flugschule gefahren. Der Führer, Hauptmann P., führte als Besonderheit seinen Blériot vor, die Schule steht noch in den Anfängen. Von dort fuhren wir zum Heilbad Banje, das sehr schön angelegt ist.

Am Abend war ich beim Militärattaché zum Essen, wo auch Prinz Kyrill erschien, der mich interessiert und sachverständig nach allem möglichen fragte.

4. August 1916

Früh meldete ich mich beim bulgarischen Kriegsminister, der sich sehr lange mit mir unterhielt. Er ist von kleiner Figur und spricht gut Deutsch. Dann besuchte ich eine Kavalleriekaserne, wo ich auch die neuen Maschinengewehrabteilungen sah. Gegen Abend bin ich im Borisgarten gebummelt und habe mir die Schönheiten von Sofia angesehen.

5. August 1916

Nach Audienz beim bulgarischen Oberbefehlshaber fuhr ich im Auto über Küstendil nach Üsküb, Fischer, mein Bursche, der auch mit war, mußte betrübt unterwegs wieder aussteigen, um für den Balkanzug alles zu besorgen. — In Küstendil machte ich Station und war dort im Kasino mit dem bulgarischen Chef des Stabes zu-

sammen. Dann kam die interessante Fahrt nach Üsküb, wo ich 9 Uhr abends eintraf

6. August 1916

Mittags meldete ich mich bei Excellenz Mackensen, neben dem ich auch bei Tisch saß. Mackensen, von markantem, aber gar nicht so strengem Äußeren wie auf Bildern, unterhielt sich viel mit mir.

Nachmittags fuhr ich mit der Bahn nach Hudova, wo ich gegen Abend bei der Fliegerabteilung eintraf und im Barackenkasino festlich aufgenommen wurde. Die Flieger leben hier alle in Holzschuppen, in öder Umgebung. Auf die Dauer kein beneidenswerter Posten, zumal sie seit Monaten wenig zu tun haben.

7. August 1916

Vormittags besuchte ich noch eine weitere Fliegerabteilung und flog nachmittags mit Hauptmann E. die Hauptfront gegen Griechenland ab und dann zurück nach Üsküb, wo ich den Abend beim Flugpark verbrachte.

8. August 1916

Mit dem Auto wieder zurück nach Sofia. Hierbei hatte ich einige Pannen, die recht spaßig waren, weil ich mich mit meinem bulgarischen Chauffeur nur mittels Zeichensprache verständigen konnte. Auf dem Wege, kurz hinter Kumanova, war mazedonischer Jahrmarkt, der sehr interessant war. Die Bauern tanzten in ihren weißen Trachten nach der Musik von Dudelsäcken und anderen Instrumenten einen eigentümlichen, aber schönen Tanz. —

9. August 1916

Heute früh wurde mir kurz vor meiner Abreise durch den Adjutanten des Kriegsministers die bulgarische Tapferkeitsmedaille überbracht, zugleich mit dem Bilde Seiner Excellenz. Ich fahre jetzt zum österreichischen Hauptquartier und will von dort die Ostfront in Angriff nehmen, wie, weiß ich selbst noch nicht.

10. August 1916

Nachmittag kurze Autopartie in Umgebung, gegen Abend Meldung bei Excellenz Conrad.

11. August 1916

Meldung bei Erzherzog Friedrich und General Cramon. Um 11 Uhr Weiterfahrt Richtung Kowel.

12. August 1916

Gegen 8 Uhr Ankunft in Kowel, Meldung bei Excellenz Linsingen.

15. August 1916

Fahrt nach Brest, das gänzlich ausgebrannt.

16. August 1916

Meldung bei Excellenz Ludendorff. Vor dem Essen Feldmarschall Hindenburg vorgestellt. Essen zwischen Hindenburg und Ludendorff. Nachmittags Flug nach Warschau.

17. August 1916

Fahrt nach Wilna.

18. August 1916

Fahrt bis Kowno und nach Berlin.

VIERTER ABSCHNITT

BIS ZUM VIERZIGSTEN SIEGE

(Geschwaderkämpfe)

VIERTER ABSCHNITT

BIS ZUM VIERZIGSTEN SIEGE
(Geschwaderkämpfe)

Brief vom 4. September 1916

Liebe Eltern!

Zu Eurem Erstaunen werdet Ihr wohl schon von meinem zwanzigsten gelesen haben, da Ihr mich wohl bei der Einrichtung meiner Abteilung, nicht aber in der Luft vermutet habt.

Vor wenigen Tagen sind zwei Maschinen von Fokker für mich angekommen, und ich machte vorgestern meinen ersten Flug. An der Front war ziemlich viel feindliche Fliegertätigkeit. Die Burschen waren sehr frech geworden. Während ich ganz friedlich hinter unserer Front flog, wollte mir einer etwas tun! Ich ließ mich aber gar

nicht mit ihm ein (er war höher!). — Etwas später sah ich westlich P. Sprengpunkte. Dort fand ich einen B. E.-Doppeldecker und hinter ihm drein drei Vickers-Einsitzer: ein Artillerieflugzeug mit seinem Beschützer. Ich nahm mir den B. E. vor. Doch mitten in der Arbeit störten mich die drei anderen, worauf ich schleunigst den Rückzug antrat. Einer dieser Burschen glaubte jedoch, er könne mich trotzdem fassen, und kam hinterher. Etwas abseits von den andern stellte ich mich ihm dann zum Kampfe, und bald hatte ich ihn gewickelt. Ich ließ ihn nicht wieder los, er hat keinen Schuß mehr herausbekommen. Beim Heruntergehen machte er heftige Schwankungen, doch, wie er nachher sagte, unfreiwillig, weil ihm die Höhensteuerorgane zerschossen waren. Er

kam nordöstlich Th. herunter. Der Flieger sprang aus der brennenden Maschine und schlug mit Händen und Füßen um sich, da er auch brannte. Ich flog nach Hause, um mit neuen Patronen gleich wieder zu starten. Es erschienen nämlich neue Engländer. Doch hatte ich keinen Erfolg. — Den Engländer, Kaptän W., habe ich gestern von der Gefangenensammelstelle geholt, ihn im Kasino zum Kaffee behalten, ihm unseren Flugplatz gezeigt und dabei eine Menge interessanter Dinge erfahren. Mein Flugplatz wird langsam fertig, und ich habe alle Hände voll zu tun

17. September 1916

Inzwischen habe ich das Viertelhundert voll gemacht.

Nummer einundzwanzig bekam ich allein zu fassen. Der Kampf mit die-

sem Vickerdoppeldecker hat gar nicht sehr lange gedauert. Ich bekam den Gegner gut von schräg hinten (das günstigste; genau von hinten wirkt der dicke Motor als Panzer); vergeblich versuchte er, aus der für ihn ungünstigen Lage herauszukommen, wozu ich ihm keine Gelegenheit gab. Ich kam bei meinem Angriff auf so nahe Entfernung an ihn heran, daß bei der erfolgenden Explosion meine Maschine durch das auslaufende Öl beschmutzt wurde. Der Gegner stürzte, wie ein Kreisel sich drehend, ab. Der Beobachter stieg unterwegs aus.

Nummer zweiundzwanzig war ziemlich frech, kreiste mit seinen Kumpanen über unserer Front und attackierte deutsche Flugzeuge. Das ist ihm schlecht bekommen, ebenso auch einem anderen seiner Genossen, der von zwei

Rumplern heruntergeschossen wurde. Nummer zweiundzwanzig brannte in derselben Weise ab wie tags zuvor an derselben Stelle Nummer einundzwanzig, nur ist er noch bis zu seinen Linien gekommen.

Nummer dreiundzwanzig war ein hartnäckiger Gegner. Ich hatte dem Geschwader den Weg abgeschnitten und nahm mir den zweiten vor. Der erste riß aus. Der dritte griff Leutnant von R. an, wurde bald von Leutnant B. und Leutnant R. gewickelt, ist aber trotzdem leider über die Front entkommen. Mein Gegner trudelte gleich nach dem ersten Angriff einige hundert Meter ab, fing sich aber dann wieder. Da ich diesen Scherz kenne, ging ich gleich hinterher, und tatsächlich wollte der Gegner über die Front entkommen. Dies ge-

lang ihm aber nicht, sondern er stürzte bei M. ab. Unterwegs montierte er die Tragdecks ab und löste sich in Atome auf. Da er so weit hinter unserer Front liegt, konnte ich leider nicht hinfahren. Ich bin nur in ganz niedriger Höhe einmal über die Stelle hinweggeflogen.

Nach kurzer Zeit sah ich nördlich P. einige Engländer umherschwirren. Als ich näher kam, wollten sie an mich heran. Da ich aber ganz harmlos spazieren flog (ich war nämlich tiefer und konnte nichts tun!), bog ich ab. Da mit mir nichts anzufangen war, ging einer von den Gegnern auf einen anderen Deutschen zu. Das konnte ich aber nicht dulden. Ich nahm mir diesen einzelnen gleich vor, und er mußte dafür büßen. Am Kurvenkampf habe ich ihm außer Benzin- und Öltank auch

den rechten Schenkel zerschossen. Er landete und wurde gefangengenommen. Das war Nummer vierundzwanzig.

Nummer fünfundzwanzig mußte am folgenden Tag daran glauben. Es kam über unseren Flugplatz ein Geschwader von sieben Engländern. Hinter diesen stieg ich hinterher, schnitt ihnen den Weg ab und kam östlich P. in ihre Nähe. Leider war ich tiefer und infolgedessen zunächst wehrlos. Dies benutzten die Gegner, um mich anzugreifen. Frechheit! Ich drehte aber bald den Spieß herum und nahm mir den einen aufs Korn. Sehr schön kam ich heran und habe ihm aus nächster Nähe (zwanzig bis vierzig Meter) etwa fünfhundert Schuß gegeben. Dann hatte er genug. Leutnant von R. hat dann noch etwas auf ihn geknallt, aber es war alles schon besorgt. Der Geg-

ner stürzte bei H. in einen Wald und zerschellte vollkommen.

Der Flugbetrieb ist hier groß, die Engländer erscheinen immer in großen Massen. Leider hatte ich für meine Herren noch keine Maschinen. Erst gestern ist die Hälfte gekommen, die andere Hälfte trifft in nächster Zeit ein. Meine Staffel hat gestern auch schon zwei heruntergeholt, wenn es so weiter geht, gibt es bald hier keinen Engländer mehr.

Gestern ist auch mein Offizier zur besonderen Verwendung eingetroffen, der mir viele Arbeit abnimmt. Trotzdem ist meine Zeit, wenn ich nicht fliege, voll ausgefüllt. Es gibt viel zu tun, wenn man sozusagen aus dem Nichts eine Abteilung aufstellen soll. Aber es macht auch Freude, zu sehen, wie man allmählich in Gang kommt.

Nachtrag

Inzwischen hat sich die Sachlage etwas geändert. Heute früh, 17. September, kam ich mit zwei Herren meiner Staffel in ein feindliches Geschwader; wir haben gründlich aufgeräumt. Jeder hat einen heruntergeholt. Die Staffel macht sich; seit gestern abend: fünf englische Maschinen. Ich habe mir das Führerflugzeug, kenntlich durch kleine Fähnchen am Tragdeck, vorgenommen und heruntergedrückt. Der Führer ist bei E. gelandet und hat seine Maschine gleich in Brand gesteckt. Der eine Insasse war leicht verwundet. Als ich mit dem Auto zur Maschine kam, waren beide schon abtransportiert. Der Gegner war gelandet, weil ich ihm den Motor vollkommen zerschossen hatte.

Brief vom 8. Oktober 1916

. . . Gestern habt Ihr von Nummer dreizig im Heeresbericht gelesen, aber auch das ist veraltet. Nummer einunddreißig ist seinen Vorgängern gefolgt.

Am 17. September kam Nummer siebenundzwanzig. Mit einigen Herren faßte ich ein feindliches Geschwader von F.-E.-Doppeldeckern auf dem Rückfluge von C. Von diesem Geschwader, acht Maschinen, wurden sechs abgeschossen. Nur zwei entkamen. Ich habe mir das Führerflugzeug vorgenommen und ihm den Motor zerschossen, so daß es landen mußte. Der eine Insasse war leicht verwundet. Die Maschine landete glatt in der Nähe eines Fesselballons, die Insassen waren noch darin, da brannte auch schon die Maschine lichterloh. Wie es scheint, hatten sie eine Vorrichtung, um ihr

Flugzeug sofort zu zerstören. — Am 19. September rasselten wir zu sechs in ein englisches Geschwader. Unten die dicken Gitterschwänze, oben als Dekkung einige Morans. Einen von diesen nahm ich mir vor, kullerte mit ihm in der Luft herum, einen Augenblick entschlüpfte er mir, westlich B. bekam ich ihn nochmals gut zu fassen. Mit einem Maschinengewehr hatte ich Ladehemmung, dafür schoß das andere um so besser. Auf kürzeste Entfernung schoß ich so lange in den Monoplan hinein, bis er im Feuer abmontierte und in einzelnen Fetzen hinunterfiel. Während des letzten Angriffes hatte er sich aber auch sehr ungeschickt benommen. Das war Nummer achtundzwanzig.

Am 27. September kam ich wieder in der Gegend von B. mit sechs Eng-

ländern zusammen. Ich war mit vier meiner Herren zu einem Patrouillenflug gestartet, bei B. kamen wir an die Front und sahen ein Geschwader, das ich zuerst für ein deutsches hielt. Als wir uns südwestlich B. begegneten, erkannte ich, daß es feindliche Flugzeuge waren. Wir waren tiefer, und ich bog nach Norden aus. Die Engländer zogen dann an uns vorbei und flogen zu uns herüber, kreisten hinter unseren Fesselballons und wollten dann wieder zur Front zurück. Inzwischen hatten wir aber ihre Höhe erreicht und ihnen den Weg abgeschnitten. Ich gab das Angriffszeichen, und ein bewegter Kampf ging an. Den einen bekam ich zu fassen, beschoß ihn tüchtig, kam zu dicht heran, mußte unter ihm hindurch, machte eine Kurve und sah kurz darauf einen Engländer abmon-

tieren und wie einen Sack herunterfallen.

Da genug da waren, nahm ich mir gleich einen neuen vor. Er versuchte zu entkommen, doch es half nichts, ich blieb immer dicht hinter ihm. Doch wunderte ich mich über die Zähigkeit des Gegners. Ich mußte ihn eigentlich längst erledigt haben, aber er flog immer in derselben Art im Kreise herum. Endlich wurde mir die Sache zu bunt. Ich sagte mir, der Kerl ist längst tot und die Maschine hält sich nur noch vermittels Gummizügen an den Steuerorganen in der richtigen Lage. Ich flog also ganz dicht heran und sah den Insassen, nach rechts übergeneigt, tot in der Karosserie liegen. Um später zu wissen, welches das von mir abgeschossene Flugzeug sei (herunter mußte es ja kommen), merkte ich mir

die Nummer: 7495, ließ von ihm ab und nahm mir nun den nächsten vor. Er entkam mir zwar im Kurvenkampf an der Front, aber als ich einmal dicht unter ihm durch mußte, sah ich meine Treffer, die seinen Flugzeugrumpf aufgeschlitzt hatten. An den Tag wird er auch denken. Dabei habe ich aber gearbeitet wie ein Neger.

Nummer dreißig war wesentlich einfacher. Ich überraschte an der Front einen Artillerieflieger (von uns ein Häschen genannt), beschoß ihn, er kippte um und verschwand.

Bei Nummer einunddreißig war der Absturz schauerlich-großartig. Wir, fünf Herren und ich, amüsierten uns an der Front damit, alle Franz- und Englischmänner anzugreifen und zu verjochen, um unsere Maschinengewehre zu probieren und einzuschießen.

Dies gefiel aber der Gegenseite gar nicht, es war nichts zu machen. Da sah ich plötzlich tief unten noch einen herumkrebsen, ich auf ihn hinunter, mich genau hinter ihn gesetzt, auf nahe Entfernung heran und dann gut und ruhig gezielt. Der Gegner machte es mir gar nicht schwer, flog schön und ruhig geradeaus. Ich blieb immer zwanzig bis dreißig Meter ab und hämmerte, bis er dicht vor mir mit grellgelber Stichflamme explodierte und in Atome aufgelöst hinunterstürzte. Da ich den Gegner überrascht hatte, kam man von einem Kampf gar nicht reden.

Mir geht es ausgezeichnet: gesund, gutes Essen, gutes Quartier, gute Kameraden, reichlich zu tun.

19. Oktober 1916

Meine Fliegerei war ganz lohnend die letzten Tage.

Am 13. Oktober kam ich mit einigen Herren hart westlich B. in ein etwa gleichstarkes Geschwader von Vickers-Einsitzern. Diese hatten aber nicht viel Spaß am Kampf, sondern versuchten schleunigst zu entwischen. Wir stießen auf sie herunter. Ich griff den einen an, sah dann schon Oberleutnant K. auf ihn stürzen, suchte mir einen anderen, faßte diesen über P., beschoß ihn zweimal, kam dabei mit ihm bis auf etwa vierhundert Meter herunter und mußte von ihm ablassen, da mir zwei andere Geister in den Nacken wollten, was ich nicht sonderlich schätze. Der, den ich angegriffen hatte, ist noch über seine Linie gekommen und bei seinen Artilleriestellungen bei P. gelandet.

Am 15. Oktober war ordentlicher Flugbetrieb. Da die Engländer in letzter Zeit gerade kurz nach dem Essen, von 2 bis 3 Uhr nachmittags, wo sie uns beim Mittagsschlaf vermuteten, frech waren, ging ich gerade um diese Zeit an die Front. Zwischen T. und S. machten wir "Rabatz", d. h. jeder Engländer, hoch oder tief, wurde angegriffen und gejocht. Leider purzelte bei dieser Attacke nur einer (Offiziersstellvertreter M. schoß seinen vierten ab). Die anderen entwischten. Kurz darauf sah ich etwas nördlicher ein "Artilleriehäschen" über der Front sich amüsieren. Diesen griff ich an und erledigte ihn gleich beim ersten Angriff, der Führer war anscheinend gleich tot. Die Maschine trudelte und fiel mit solcher Wucht in den ersten englischen Graben, daß eine haushohe

Staubwolke zu sehen war. Das war Nummer dreiunddreißig.

Am 10. Oktober nachmittags kam ich über D. in ein Geschwader von etwa sechs Vickers-Einsitzern. Das gab eine schöne Dreherei. Das englische Führerflugzeug kam mir gerade recht, ich bekam es gut zu fassen und erledigte es beim ersten Angriff. Führer anscheinend tot, trudelte die Maschine herunter. Ich beobachtete das Flugzeug bis unten hin, sah, wo es hinfiel und suchte mir einen neuen Gegner. Die anderen Herren kullerten sich noch mit einigen Engländern durcheinander. Mir tat auch ein Engländer den Gefallen, in meine Nähe zu kommen, ich ging hinter ihm her und schüttelte ihn bis tief nach unten. Doch entkam er durch geschicktes Fliegen über die Front.

Der Tag war auch sonst für die Staffel günstig. Leutnant R. schoß sein fünftes und Leutnant S. eines ab, so daß wir im ganzen fünf an einem Tag erledigt hatten.

Am 16. kam Nummer fünfunddreißig. Nach einiger Zeit vergeblichen Fliegens an der Front sah ich wieder einmal bei uns im Lande sechs Vickers-Doppeldecker. Diesen flog ich mit Leutnant B. von meiner Staffel nach. Von Jagdstaffel . . . kamen auch drei Apparate hinterher. Leutnant Leffers griff zuerst einen an und drückte ihn hinunter (sein achtes Flugzeug!), worauf die anderen Gegner den Bedrängten im Stich ließen und sich verängstigt ganz nahe zusammenschlossen. Von diesen suchte ich mir den untersten aus, griff ihn an, drängte ihn ab. Auch diesen ließen die anderen im

Stich, so daß ich ihn allein hatte. Beim zweiten Angriff fing der Gegner Feuer und stürzte ab.

Es ist merkwürdig, daß bei mir so oft die Gegner brennen. Die anderen behaupten steif und fest, das wäre Suggestion, ich brauche nur einen Gegner anzugreifen, dann brenne er, oder er montiere wenigstens unterwegs die Flügel ab.

Die letzten Tage unfreundliches, schlechtes Wetter. Nichts zu tun.

Die letzten Meldungen

20. Oktober 1916

Gegen 10 Uhr 30 vormittags griff ich mit fünf Herren der Staffel ein von D. kommendes Geschwader von sechs F.-E-Doppeldeckern an. Der von mir angegriffene Apparat stürzte nach Luftkampf, in dessen Verlauf der Beobachter aus der Maschine, fiel, hinter der feindlichen Front ab.

Das Flugzeug liegt zertrümmert etwa fünfhundert Meter westlich A.

22. Oktober 1916

11 Uhr 45 vormittags schnitt ich mit mehreren Herren meiner Staffel zwei von Osten kommenden feindlichen Doppeldeckern südlich B. den Weg ab.

Beide wurden zum Absturz gebracht. Der von mir angegriffene Apparat brach im Maschinengewehrfeuer auseinander.

22. Oktober 1916

3 Uhr 40 nachmittags sah ich einen englischen Einsitzer auf zwei deutsche Doppeldecker etwa über B. heruntergehen. Ich griff ihn sofort an und drückte ihn, der der Front wieder zustrebte, herunter.

Südwestlich G.-Wald landete der Gegner mitten im Granattrichter und zerschlug dabei die Maschine. Insasse flog in hohem Bogen heraus.

25. Oktober 1916

Heute vormittag schloß ich bei M. einen englischen B.-E-Doppeldecker ab.

26. Oktober 1916

Gegen 4 Uhr 45 griff ich mit sieben Maschinen meiner Staffel einige englische Doppeldecker in der Gegend westlich P. an.

Der von mir angegriffene Apparat, dessen Beobachter nach dem ersten Angriff nicht mehr schoß, fing beim zweiten Angriff stark zu qualmen an. Auch schienen mir beide Insassen tot. Der Apparat fiel seitlich abrutschend in die zweite englische Stellung und brannte ab. Da ich in zweihundert bis dreihundert Meter von einem Vicker-Einsitzer angegriffen wurde, konnte ich letzteres nicht mehr beobachten. Nach Abendmeldung der Gruppe A. an A. O. K. 1 stürzte 4 Uhr 45 ein von einem Einsitzer angegriffener B.-E. im Abschnitt . . . ab.

Aus dem letzten Brief

. . . Mutter braucht sich die Umstände und Gefahren, in denen ich schwebe, gar nicht so schaurig auszumalen. Man braucht sich doch bloß zu überlegen, mit welchem Plus an Erfahrungen und Routine ich in jeden Kampf gehe, abgesehen von allen anderen flug- und schießtechnischen Vorteilen.

Telegramm aus dem Felde*)
vom 28. Oktober 1916, 7 Uhr 30 abends

Eltern vorbereiten: Oswald heute über den deutschen Linien tötlich verunglückt.

Wilhelm.

*) An die Schwester.